

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS



**O SISTEMA DE TRANSPORTES DO EXÉRCITO PORTUGUÊS:
DA IMPLANTAÇÃO DA REPÚBLICA
AO ADVENTO DA DEMOCRACIA
(1910-1974)**

Paulo Alexandre de Sousa Rodrigues Emídio

Tese orientada pelo Professor Doutor António Ventura e co-orientada pelo Professor Doutor José Varandas, especialmente elaborada para a obtenção do grau de Mestre em HISTÓRIA MILITAR.

«A VITÓRIA é a flor mais bonita, brilhante e colorida.
Transporte é o caule sem o qual ela nunca teria desabrochado»

Sir Winston S. Churchill

ÍNDICE

RESUMO/ABSTRACT	4
PALAVRAS-CHAVE / KEYWORDS	6
AGRADECIMENTOS	7
ABREVIATURAS E SIGLAS	8
INTRODUÇÃO	10
1. O FIM DA MONARQUIA E O EXÉRCITO REPUBLICANO	19
1.1. Os Transportes no Exército Republicano	24
1.1.1. Transportes Rodoviários	25
1.1.2. Transportes Ferroviários	28
2. O PERIODO DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL	32
2.1. O Teatro de Operações em África	33
2.1.1. Campanhas do Sul de Angola	35
2.1.2. A Guerra em Moçambique	44
2.2. O Teatro de Operações Europeu	54
3. O ADVENTO DO ESTADO NOVO E A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL	64
4. PORTUGAL E A NATO	77
5. OS ANOS DA GUERRA COLONIAL	86
5.1. Região Militar de Angola	94
5.2. Região Militar de Moçambique	102
5.3. Comando Territorial Independente da Guiné	111
CONSIDERAÇÕES FINAIS	118
FONTES E BIBLIOGRAFIA	122
Fontes Impressas	123
Bibliografia Geral	125
ANEXOS	130

ÍNDICE DAS FIGURAS

Figura 1 - Teatro ou zona de operações (Esquema).....	16
Figura 2 - Carro de Abastecimentos em 1907 (PT/AHM/FE/CAVE/JB/GR 1/0463).....	22
Figura 3 – Partida do navio inglês <i>Durban Castle</i> com forças expedicionárias para África em 1915 (PT AHM-FE-CAVE-JB-GR-1-0956).....	34
Figura 4 – Mapa da região do Sul de Angola	36
Figura 5 -Caminho de ferro em Angola (PT/AHM/FE/CAVE/VC/A10/0028).....	39
Figura 6 –Transportes com Dromedários em Angola (PT/AHM/FE/CAVE/VC/A10/0200)	40
Figura 7 – Embarque de militar em Mocímboa da Praia (PT AHM-110-B7-PQ-28-40).....	46
Figura 8 - Desembarque em Palma-1916 (PT AHM-FE-110-B7).....	47
Figura 9- Carregadores Indígenas em Moçambique (PT/AHM/110/B7/PQ/28/68).....	49
Figura 10- Passagem do Rovuma em jangada. (PT/AHM/ FE/110/B6/06).....	51
Figura 11 – Folheto de informação sobre o camião GMC (PT/AHU/02.04.15.866/1)	52
Figura 12 - Transporte de pessoal do CEP em viatura automóvel (PT/AHM/FE/CAVE/AG/A11/0643)	59
Figura 13 – Camiões do CEP em França (PT/AHM/FE/CAVE/AG/A11/1175)	61
Figura 14 – Transporte hipomóvel na Grande Guerra, em França (PT/AHM/FE/CAVE/AG/A11/0013)	62
Figura 15 - Modelo de Mobilização de Viaturas automóveis civis	74
Figura 16 - Reunião em Lisboa do Pacto do Atlântico em 1952 (PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A02/0029/001)	79
Figura 17 – Material recebido do Canadá em 1953 (PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A03/0068/002). 80	
Figura 18- Grupo de Companhias Trem Auto em 1953 (PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A03/0064/022)	81
Figura 19 – Embarque para o Ultramar no navio <i>Moçambique</i> em 1961(PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A11/0348/003)	90
Figura 20 – Desembarque, em Lisboa, dos militares regressados do Ultramar (PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A24/0664/030)	91
Figura 21 – Zonas de Intervenção em Angola	94
Figura 22 – Mapa dos Movimentos Logísticos.....	95

Figura 23 – Coluna militar em Angola em 1966 (PT/AHM/FE/CAVE/CF/A20-0580/017)	97
Figura 24 – Coluna militar em operação em, 1961, em Nuambangongo (PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A12/0358/005)	98
Figura 25 – Gráfico dos meios utilizados para transporte de pessoal na RMA	100
Figura 26 – Sistemas de Transporte da RMM	105
Figura 27 – Gráfico da utilização dos meios terrestres no transporte de pessoal	107
Figura 28 – Gráfico meios terrestres transporte de carga	108
Figura 29 – Órgãos do Serviço de Transportes na RMM em 1971	109
Figura 30 – Coluna militar na picada do BCaç 8256.....	113
Figura 31– Parque de Viaturas em Bafatá (PT/ AHM/FE/110/B4/MD/2-P.Viaturas)	114

RESUMO

O Sistema de Transportes do Exército Português compreende todos os meios de transporte necessários para que as forças militares, que o compõem, tenham as condições e capacidades para conseguirem cumprir as suas missões. O período em estudo é rico em acontecimentos que tiveram influência no desenvolvimento do seu Sistema de Transportes.

Após o fim da monarquia o regime republicano tentou reorganizar o Exército para que correspondesse aos seus anseios políticos, mas o deflagrar da Primeira Guerra Mundial veio agravar os problemas dessa reorganização pois foi necessário mobilizar forças, primeiro, para Angola e Moçambique e posteriormente para o território europeu da Flandres. As dificuldades da organização do serviço de transportes foram evidentes numa época em que a motorização ainda dava os primeiros passos e a tração animal era o meio de transporte mais utilizado. Com o final da guerra as dificuldades económicas e a instabilidade social não permitiram um grande desenvolvimento nem do Exército nem do seu sistema de transportes.

Depois da revolução de 28 de maio de 1926 e a consequente ditadura militar e, mais tarde, a consolidação do Estado Novo ainda houve alguns passos para o desenvolvimento e motorização dos transportes do Exército tendo em conta a situação internacional pois a Europa já se encontrava numa situação de pré-conflito. A Segunda Guerra Mundial veio agravar as dificuldades portuguesas pois numa época em que a Europa estava mergulhada num conflito mundial e em que o país sofria, ainda, de uma grande insuficiência de motorização no sistema de transportes em que coexistem as viaturas automóveis e as viaturas hipomóveis com as inerentes dificuldades na aquisição de viaturas, sobressalentes, combustíveis e lubrificantes. Além disso, as prioridades dos países em conflito, e que poderiam fornecer material a Portugal, eram suprir as suas próprias dificuldades e insuficiências.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial existe um período de maior desenvolvimento tecnológico e de organização do sistema de transportes fruto da adesão de Portugal à NATO. Este salto qualitativo dos transportes vai ser posto à prova com o início da guerra colonial pois foi necessário organizar todo um sistema de transportes de pessoal e material para esses territórios bem com conseguir o seu reabastecimento ou evacuação para que as forças militares no terreno fossem capazes de desempenhar as suas missões com eficiência.

ABSTRACT

The Portuguese Army Transport System comprises all the necessary means of transport so that the military forces that compose it have the conditions and capabilities to be able to accomplish their missions. The period under study is rich in events that have influenced the development of its Transport System.

After the end of the monarchy, the republican regime tried to reorganize the army to correspond to its political desires, but the outbreak of First World War aggravated the problems of this reorganization because it was necessary to mobilize forces, first to Angola and Mozambique and subsequently to the European territory of Flanders. The difficulties of organizing the transport service were evident at a time when motorization was still took the first steps and animal traction was the most used means of transport. With the end of the war, economic difficulties and social instability did not allow for a major development of either the army or its transport system.

After the revolution of 28 May 1926 and the consequent military dictatorship and, later, the consolidation of the Estado Novo, there were still some steps towards the development and motorization of the army's transport taking into account the international situation because Europe was already in a pre-conflict situation. The Second World War aggravated the Portuguese difficulties because at a time when Europe was plunged into a world conflict and when the country still suffered from a great lack of motorization in the transport system in which coexisting cars and Horse-drawn the inherent difficulties in acquiring vehicles, spares, fuels and lubricants. In addition, the priorities of the countries in conflict and which could provide material to Portugal, were to supply their own difficulties and shortcomings.

With the end of Second World War, there is a period of greater technological development and organization of the transport system as a result of Portugal joining NATO. This qualitative leap in transport will be tested with the onset of the colonial war, as it was necessary to organize a whole system of transport of personnel and material for these territories as well as to get their refueling or evacuation so that the military forces on the ground were able to perform their missions efficiently.

PALAVRAS-CHAVE

Sistema de Transportes; Logística de Transportes; Transportes militares; Hipomóvel.

KEYWORDS

Transport System; Military Transport; Transport Logistics; Horse drawn Transport.

AGRADECIMENTOS

Sendo uma dissertação de Mestrado um trabalho individual ela também depende de outras pessoas ou instituições que com o seu apoio contribuem para o sucesso da mesma.

Em primeiro lugar quero agradecer aos meus orientadores o senhor Professor Doutor António Ventura por ter aceite esta tarefa, trinta anos depois de ter sido meu professor na licenciatura, bem-haja a sua simpatia e entusiasmo que sempre demonstra na sua carreira docente, e ao Professor Doutor José Varandas pela sua disponibilidade e apoio científico, que aliado ao seu gosto e entusiasmo pela História Militar, tornou fácil o contacto e o acompanhamento no decorrer do processo.

Existem instituições que merecem ser referenciadas pela sua permanente disponibilidade como, no meu caso, foram o Arquivo Histórico Ultramarino, a Biblioteca do Exército e, muito especialmente, o Arquivo Histórico Militar¹ pelo apoio prestado, uma disponibilidade sempre presente e, de certa forma, uma relação de amizade que se foi cimentando.

Por fim e não menos importante um agradecimento muito especial à minha esposa e filhas que sempre me apoiarem nas minhas loucuras académicas e nas minhas incursões pela História Militar

Um muito obrigado a todos os que contribuíram para que este trabalho chegasse a bom termo.

¹ Autorização de utilização de imagens em Anexo IV

ABREVIATURAS E SIGLAS

AHM – Arquivo Histórico Militar

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

BIA – Batalhão de Intendência de Angola

CECA – Comissão para o Estudo das Campanhas de África

CEP – Corpo Expedicionário Português

CNA – Comando Naval de Angola

CCN – Companhia Colonial de Navegação

CNN – Companhia Nacional de Navegação

CTA – Companhia de Transportes Automóveis

CTpts – Companhia de Transportes

CTT – Comissão de Transporte de Tropas

DETA – Direção de Exploração de Transportes Aéreos

DG – Diário do Governo

DR – Diário da República

DST – Direção do Serviço de Transportes

EIN – Empresa Insular de Navegação

EME – Estado-Maior do Exército

FAP – Força Aérea Portuguesa

GCTA – Grupo de Companhias Trem Auto

JNMM – Junta Nacional da Marinha Mercante

LR – Local de Reabastecimento

MAAG – Military Assistance Advisory Group

MVL – Movimentos Logísticos

NATO/OTAN – North Atlantic Treaty Organization/Organização do Tratado do Atlântico Norte

NEP's – Normas de Execução Permanentes

OGME – Oficinas Gerais de Material de Engenharia

OPT – Ordem Preparatória de Transporte

OE – Ordem do Exército

OT – Ordem de Transporte

OS – Ordens de Serviço

PAIGC – Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde

QMG – Quartel Mestre General

RMA – Região Militar de Angola

RMM – Região Militar de Moçambique

SecTG – Secção de Transportes Gerais

SecTerm – Secção de Terminal

STA – Serviço de Transportes Automóvel

TBV – Trem de Bagagens e Viveres

VBTP – Viatura Blindada de Transporte de Pessoal

ZIN – Zona de Intervenção Norte

INTRODUÇÃO

Tradicionalmente, em estudos de História Militar e da Organização Militar existe, por vezes, a tentativa de serem desenvolvidos trabalhos sobre as grandes batalhas, as grandes Unidades operacionais ou acerca das figuras que emergem da gestão dos conflitos, esquecendo todo um conjunto de serviços e formações que não sendo forças ligadas diretamente ao combate têm, por sua vez, uma importância decisiva no decorrer das operações militares no campo de batalha. Aliás, John Keegan na sua emblemática obra, *O Rosto da Batalha*, põe em causa o tipo de história militar dos grandes acontecimentos e critica a tradição narrativa que, segundo ele: «o estilo narrativo que caracteriza a maior parte dos escritos sobre batalhas, a típica “narrativa de batalha”, com a sua redução de soldados a títeres, o ritmo descontínuo, as imagens convencionais, a seleção de incidentes e uma forte incidência nas chefias»².

Este trabalho vai incidir, essencialmente, sobre o estudo da organização, evolução, práticas e problemas do Sistema de Transportes do Exército português durante o período entre a implantação da República, em outubro de 1910, e o advento da democracia, fruto do golpe militar em abril de 1974. A escolha de um período tão alargado no tempo tem muito a ver com a verificação de que o Exército é, de certa forma, uma instituição conservadora e que, normalmente, só altera profundamente a sua orgânica por motivos de conflitos, ruturas institucionais ou por transformações tecnológicas que o levem a modificar a sua situação vigente.

Os transportes são uma das componentes da logística em que, muitas vezes, é esquecida a sua importância para o desenrolar das operações militares no campo de batalha, pois, desde as épocas mais remotas que a questão dos transportes foi uma condicionante importante na manobra e na capacidade operacional dos exércitos. Já Napoleão, considerado, por muitos estudiosos, um dos maiores estrategas militares da era moderna, tinha como um dos seus lemas mais importantes «Dividir para viver: reunir para combater», ou seja as tropas utilizavam todas as possibilidades e meios que estavam ao seu alcance, onde se incluem os transportes, para conduzir os meios necessários à vida e ao combate³.

Durante século XIX a logística dos transportes sofreu uma grande evolução afirmando-se como uma nova forma de apoio logístico tendo em conta o crescimento do caminho-de-ferro, o desenvolvimento do navio a vapor e a emergência do motor de explosão que vieram trazer mais-

² KEEGAN, John, *O Rosto da Batalha*, Lisboa, Fragmentos, 1976, p. 46.

³ CABRAL, Vitor A. H., *Transportes Automóveis e a Circulação*, Rio de Janeiro, Gráfica Laemert Lta, [s.d], p. 12.

valias e maior capacidade na função logística de transporte no apoio às operações militares⁴. Mas, mesmo assim, até, praticamente, ao limiar do século XX os exércitos tinham as suas capacidades de movimento subordinadas à força de tração animal pois a sua manobra e capacidade operacional estava, ainda, muito condicionada pelos meios de transporte hipomóvel.

Durante a Primeira Guerra Mundial, e tendo em conta a sua especificidade como guerra de trincheiras, apareceram novos desafios face aos novos problemas existentes não só no plano ofensivo como no plano defensivo. Ela foi caracterizada pelo emprego maciço das armas de artilharia e foi preciso encontrar os meios de transportes, com capacidade e rapidez, necessários para fazer chegar ao campo de batalha as muitas toneladas de munições utilizadas em combate. Por exemplo, durante a batalha de Verdum, em 1917, foram utilizadas cerca 220.000 toneladas de munições de artilharia⁵, o que só por si é bem revelador das necessidades de transporte para se conseguir fazer chegar à frente da batalha todo este material. Por outro lado, face às necessidades de defesa para fazer frente a um cada vez maior poder de fogo e de destruição foi preciso criar estruturas defensivas e para isso era importante fazer chegar às tropas, em tempo útil, os materiais necessários para a construção, por exemplo, das trincheiras subterrâneas.

Com o aumento da potência e da velocidade, aliadas a uma evolução do armamento, foi possível desenvolver meios que vão permitir encontrar novas soluções táticas e estratégicas para se conseguir transportar grandes efetivos militares em tempos relativamente curtos e de os abastecer convenientemente. É o caso da guerra relâmpago, utilizada pela Alemanha no início da Segunda Guerra Mundial, conhecida por *Blitzkrieg* que se caracterizava, essencialmente, pela sua capacidade operacional de desenvolver ataques rápidos e de surpresa em que era essencial, para além do efeito surpresa, a rapidez da manobra. Toda esta evolução dos meios tecnológicos e da componente estratégica e tática dos exércitos vão exigir que a organização dos meios de transporte seja suficientemente eficiente para que as forças operacionais, no terreno, sejam alimentadas em pessoal, material e abastecimentos a fim de cumprirem eficazmente as suas missões.

O objetivo da logística é fornecer às Forças Armadas, em tempo e lugar oportuno e nas quantidades necessárias, os abastecimentos e os serviços que lhe são indispensáveis para subsistirem e combaterem e para conseguirem atingir os seus objetivos. No meio militar, os

⁴ LUCAS, Arlindo Neves, *As boas práticas logísticas no meio militar: Definição de um modelo de Organização Logística para o Exército Português*, Dissertação de Mestrado, Lisboa Universidade Técnica de Lisboa, 2008, p. 7.

⁵ CABRAL, Vítor A.H., *op. cit.*, p. 14.

âmbitos das várias funções logísticas têm que ter em consideração uma grande diversidade de tarefas que são preciso executar a fim de permitir o cumprimento das suas missões logísticas. Neste contexto, tendo em conta, cada vez mais, uma maior especialização dos homens e das estruturas na execução dessas tarefas tornou-se necessário efetuar o seu agrupamento por áreas funcionais de gestão e de emprego para facilitar e operacionalizar a execução logística. Surge assim, aquilo que se convencionou designar por funções logísticas onde se enquadra a dos transportes que abrange o deslocamento de pessoal, dos animais e do material bem como a sua chefia e gestão de equipamentos e instalações a ele associados⁶. Além disso, os Serviços têm como razão da sua existência a principal missão de preparar e alimentar o campo de batalha transportando homens e materiais em condições e quantidade suficientes para que o Exército cumpra as suas missões de maneira eficiente⁷.

O sistema de transportes do Exército é todo o conjunto de meios e processos posto à sua disposição para alcançar determinado fim e, conseqüentemente, o seu Serviço de Transportes constitui um elemento importante na sua orgânica tendo em conta a sua importância no apoio às unidades de combate e deve ter as capacidades e competências suficientes para que, por um lado, as unidades militares tenham meios capazes de assegurar o seu funcionamento normal interno dos seus transportes e, por outro lado, deve existir um órgão autónomo, dependente da orgânica do comando do Exército, que seja capaz de reforçar os meios à disposição das unidades empenhados nos vários teatros de operações e ser o responsável pelos transportes gerais ou de grande volume e de grande frequência.

O movimento está na génese da própria guerra pois é um fator determinante no sucesso das operações táticas ou estratégicas. Em termos de doutrina militar existem um conjunto de princípios gerais que se deve ter em conta em relação aos movimentos militares e que podem ser descritos como⁸:

⁶ BOAVIDA, António da Cruz Gormicho, *Logística: Introdução ao seu estudo*, Lisboa, [s.n], 1954, p. 12.

⁷ SCANDELLA, Angel, *Transportes Automoviles (Tactica e Circulacion)*, Madrid, Escuela de Automovilismo del Ejército, 1942, p. 7.

⁸ Comissão para o Estudo das Campanhas de África (1961-1974), *Subsídios para o Estudo da Doutrina Aplicada nas Campanhas de África (1961-1974)*, Lisboa, Ministério de Exército, 1990, pp. 207-208.

- Um dos princípios principais diz respeito à centralização dos movimentos pois o comando que tem a missão e as responsabilidades de fornecer o apoio logístico deve ter o controle total sobre os meios.
- Outro princípio importante tem a ver com a regulação da circulação pois os movimentos devem ser regulados de maneira a que se evite congestionamento e conflitos internos.
- O princípio da fluidez e da flexibilidade é importante para que o sistema de transportes tenha condições para assegurar a total satisfação das necessidades de transporte do Exército.
- A utilização racional dos transportes é importante para se conseguir manter um controle constante dos meios a fim de serem aproveitados ao máximo o seu rendimento tático e logístico.

O Serviço de Transportes é, sem dúvida, uma das atividades mais importantes das funções logísticas pois a mobilidade é um fator essencial para as forças militares e, para além disso, o reabastecimento é muito importante para que as unidades de combate tenham a capacidade necessária ao esforço de guerra. Geralmente, os meios de transporte à disposição de um sistema de transporte de um exército estão classificados ou divididos nas seguintes categorias, consoante o meio onde atuam:

- A via ordinária onde estão inseridas as estradas e caminhos terrestres com transportes efetuados por tração mecânica, animal ou pelo homem.
- Os Caminhos-de-ferro com todas as suas possibilidades incluindo o teleférico.
- A via marítima ou fluvial.
- A via aérea.

O sistema de transportes do Exército baseia-se, essencialmente, em duas grandes componentes que são os transportes gerais, também denominados administrativos, de pessoal ou material e o transporte tático mais vocacionado para as suas necessidades logísticas e operacionais nos teatros de guerra. É claro que não é possível que os exércitos consigam manter, em tempo de paz, toda a estrutura operacional de transportes necessário em tempo de guerra, mas tem de conseguir organizar uma estrutura orgânica capaz para que, quando necessário, consiga

rapidamente levantar os meios necessários para conseguir alimentar qualquer esforço de guerra a que for chamado a participar.

Em campanha é importante entender a organização territorial para que se compreenda a importâncias da logística e, conseqüentemente, a função dos transportes de modo a que esteja organizado para conseguir ter as competências e os meios para cumprir as missões que lhe estão atribuídas, ou seja, não se pode definir e compreender uma doutrina logística sem saber a forma como geograficamente o território é organizado para as operações de combate⁹. A importância da organização territorial, em termos de doutrina militar, esteve sempre presente na organização dos exércitos, mas passou a ter maior importância após a Segunda Guerra Mundial tendo em conta a grande importância que a logística teve nesse conflito. Assim, especialmente, a partir dos anos 50, a organização territorial está dividida em várias zonas que são o Teatro de Guerra que compreende todo o território quer seja terrestre, marítimo ou aéreo que esteja ou que possa vir a estar envolvido diretamente na condução dos conflitos e que se divide, principalmente, em zona interior e a zona de operações, os comandos territoriais, a zona de combate e a zona de comunicações¹⁰.

A zona do interior é constituída, geralmente, pelo território nacional e que não está incluído na zona de operações, mas que em determinados casos pode, também, incluir, território estrangeiro quer seja aliado, neutral ou inimigo.

A zona de operações é a parte do teatro de guerra necessário para as operações táticas de uma determinada missão e às operações logísticas com elas relacionadas e compreende, normalmente a zona de combate, que abrange todo o território necessário para as operações bem como para a administração das forças que nela operam. Os seus limites devem garantir o espaço necessário para a manobra, para a segurança e para o funcionamento das linhas de comunicação e tem uma organização territorial variável em função de determinados condicionalismos geográficos, do tipo de forças nele envolvidas e da natureza das operações que foram planeadas. A zona de operações é dividida e organizada tendo em conta a extensão do território, a sua localização que pode ser o território nacional, ultramarino ou estrangeiro, a natureza das forças em operações e as operações a conduzir.

⁹ Comissão para o Estudo das Campanhas de África, *Subsídios para o Estudo da Doutrina Aplicada nas Campanhas de África (1961-1974)*, Lisboa Estado-Maior do Exército, 1990, p. 198.

¹⁰ Ministério do Exército, *Regulamento de Campanha: Serviços*, 1956, pp 11-17.

A zona de comunicações compreende todo o território da zona de operações e compreende o espaço entre a sua retaguarda e o limite à retaguarda da zona de combate. É uma área importante para o reabastecimento, transporte e serviços necessários para a vida das forças militares que se encontram na zona de combate. O objetivo principal da zona de comunicações é apoiar e aliviar os comandos da zona de combate das responsabilidades logísticas que não estejam diretamente ligadas à condução das operações de combate.

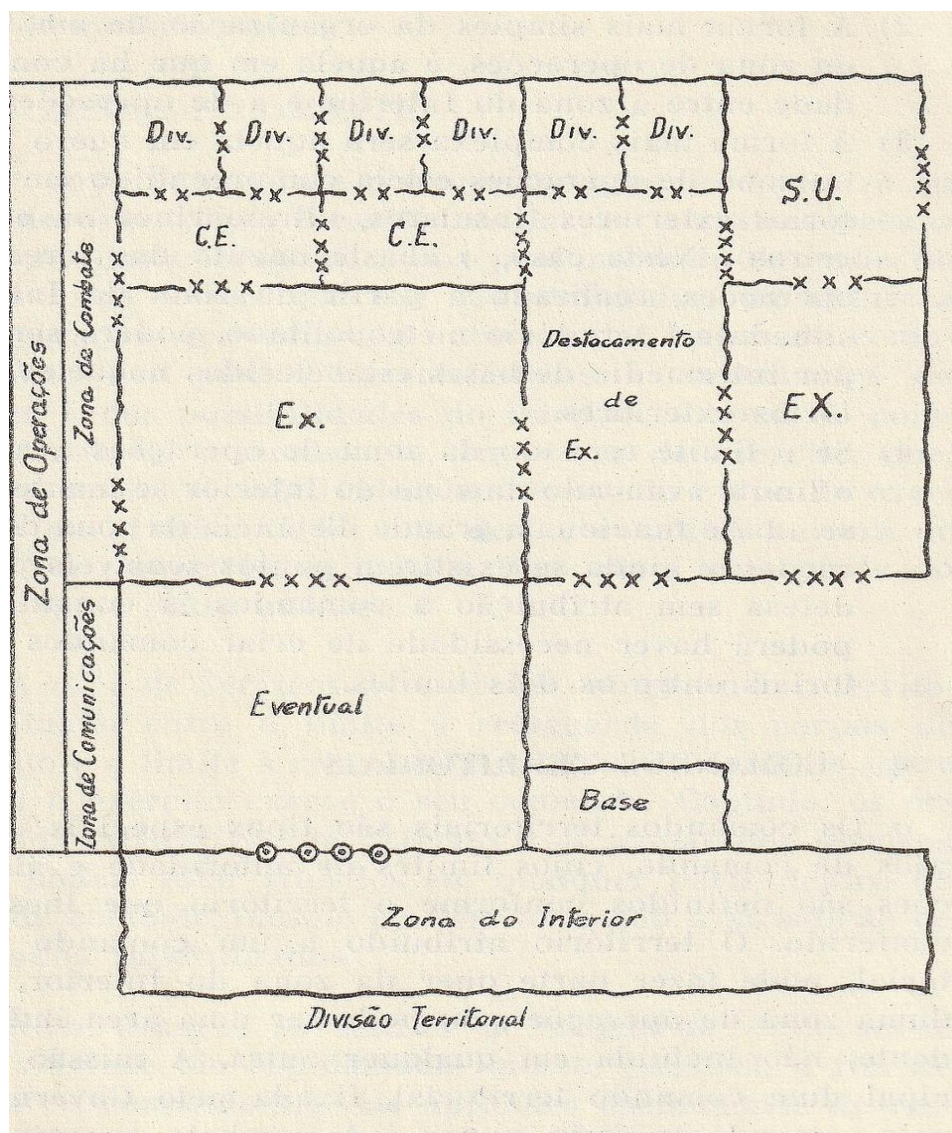


Figura 1 - Teatro ou zona de operações (esquema)¹¹.

¹¹ Ministério do Exército, *Regulamento de Campanha: Serviços*, Lisboa, 1956.

A forma mais simples da organização de um teatro ou zona de operações é aquela onde existe continuidade entre a zona do interior e a de operações. A forma mais complexa é aquela em que a zona de operações está assente em territórios exteriores quer sejam insulares, caso do Açores durante a Segunda Guerra Mundial; ultramarinos, as nossas colónias na Primeira Guerra Mundial e na Guerra Colonial e estrangeiros como foi o caso do CEP em França. Neste caso o abastecimento das forças militares em operações realizado a partir da zona interior situado em território nacional, poderá ser feito com o recurso ao estabelecimento de bases naqueles territórios exteriores.

De forma sucinta podemos dizer que os comandos territoriais são tipos especiais de órgãos de comando, cujos limites de autoridade e atribuições são definidos conforme o território que lhe esteja conferido. É claro que todas estas noções teóricas sobre a organização do Teatro de Guerra podem sofrer alterações na sua execução operacional tendo em conta muitas das variáveis que podem acontecer nas operações militares, o contexto do território bem como das forças e dos meios postos à disposição dos comandos militares.

Nem todos os meios de transporte pertencem ao Sistema de Transporte pois existem meios que podem ser orgânicos do Sistema de Armas. Por exemplo, um carro de combate, também denominado *Tank*, não é considerado um meio de transporte, mas um componente de combate. Por outro lado, uma viatura blindada de transporte de pessoal (VBTP), mesmo sendo blindada e ter armamento integrado é, geralmente uma viatura de transporte de pessoal, principalmente, para a Infantaria.

Como já foi referido os meios de transporte que podem fazer parte do Sistema de Transportes e ser utilizados pelo Exército são os terrestres, estradas e caminho-de-ferro, o marítimo, que pode, também, ser fluvial e o aéreo¹², mas sendo o Exército a componente terrestre das Forças Armadas é natural que o objetivo principal deste estudo vá incidir, principalmente, na chamada via ordinária, assente nas estradas e nos caminhos-de-ferro mas quando é preciso projetar forças para o exterior ou por qualquer outra situação que assim o exija é pertinente aflorar as outras vias que o Exército por vezes utiliza, mesmo sendo, na maioria dos casos, sistemas externos à sua componente administrativa e operacional.

As pesquisas a efetuar para um tema tão abrangente como Sistema de Transporte do Exército e com um espetro temporal alargado estão sempre condicionadas pelo fator tempo para as realizar

¹² SILVA, Coronel João António da, *O Problema dos Transportes Logísticos*, Lisboa, [s.n], 1958.

bem como pelas capacidades que os Arquivos, nomeadamente o AHM e AHU, podem ter para pôr à disposição dos investigadores. A título de exemplo é de referir que a atividade do CEP está concentrada em cerca de 1540 caixas existentes no AHM e que alguns fundos relativos à guerra colonial são particulares o que, como é natural, torna, por vezes, mais difícil o seu acesso.

1.

**O FIM DA MONARQUIA
E O EXÉRCITO REPUBLICANO**

Os últimos anos da monarquia foram marcados por uma constante instabilidade política e social, que se tornou muito mais evidente a partir do ano de 1908, mas a reforma que, de certo modo, espelha algumas preocupações de organização e evolução tecnológica do Exército é a que foi preconizada pelo decreto de 7 de setembro de 1899¹³, especialmente em relação às Armas, e que será, mais tarde, revista e complementada pelo decreto de 24 de dezembro de 1901. D. Carlos I, no final do seu reinado, bruscamente interrompido pelo seu assassinato, tentou criar uma força semiprofissional e adaptada a uma possível guerra europeia¹⁴. O reinado de D. Carlos, especialmente a partir de 1898, é um período de intensa inovação militar que estava assente, essencialmente, sobre orientação portuguesa em que a prioridade vai para a valorização das posições atlânticas e para a defesa do território nacional, tendo em conta o aumento de tensões existentes na Europa¹⁵.

Os Serviços de Apoio, onde estão inseridos os transportes como a companhia de condutores que reunia os condutores de carros muares e de cavalos, pois ainda não existia praticamente qualquer motorização no Exército, foram sendo regulamentados a fim de potenciar as suas capacidades para cumprirem as missões que lhes eram atribuídas. Assim, em 25 de agosto de 1904, foi publicado o Regulamento para o Serviço de Campanha¹⁶ com as instruções para os serviços de segunda linha. Este Regulamento tinha como o objetivo coordenar a organização dos serviços de segunda linha, onde estavam incluídos os transportes, para assegurarem a ligação entre as zonas de retaguarda e os teatros de guerra a fim de serem assegurados os serviços de abastecimento e evacuação de pessoal, animal, viveres, fardamento e material. Para o cumprimento da sua missão, estes serviços de segunda linha, eram divididos em dois grandes grupos de transportes que eram os caminhos-de-ferro de campanha e o serviço de etapas¹⁷, tendo em conta que as principais linhas

¹³ TELO, António José, «Os Começos do Século», *Nova História Militar*, direção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coordenação de Nuno Severiano Teixeira, Vol. IV., Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004, p. 357.

¹⁴ Idem, *ibidem*, p. 371.

¹⁵ Idem, *ibidem*, p. 385.

¹⁶ *Regulamento para o Serviço de Campanha: Instruções Serviços de Segunda Linha*, segunda parte, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904.

¹⁷ Também aparece, por vezes, denominado Serviço de Etapas.

de comunicação que o Exército tinha ao seu dispor com o interior do país eram constituídas pelas vias férreas, estradas e vias navegáveis.

Os Serviços de Caminhos-de-Ferro de Campanha eram responsáveis por todas as atribuições relativas á construção, organização, exploração, reparação e destruição das linhas férreas nos teatros de guerra. O seu funcionamento era regulado tendo em linha de conta as disposições do Regulamento para o Serviço de Caminhos-de-ferro em Campanha. O Serviço de Etapes tem na sua missão o reabastecimentos e transporte bem como a como responsabilidade de organização das linhas de comunicação do Exército, em cooperação com o serviço de caminhos-de-ferro, com o interior do país utilizando, para isso, todos os meios possíveis como as estradas, o caminho-de-ferro e os meios navegáveis e vai funcionar em harmonia com o Regulamento para o Serviço de Etapes, que foi aprovado e posto em execução em 1905¹⁸.

Normalmente, existia pelo menos uma linha férrea para o serviço do Exército, mas, se por qualquer circunstância isso não era possível, então todo o transporte seria feito pelas denominadas linhas de etapas, ou seja, os transportes do serviço de etapas realizavam-se pela ação conjunta dos caminhos-de-ferro e dos comboios de etapas¹⁹. Estes comboios do serviço de etapas eram classificados em auxiliares, quando eram destinados a satisfazer as necessidades de transporte por períodos determinados e previstos, e em eventuais quando esses transportes surgiam de situações imprevistas. A organização destes comboios para a execução dos transportes, nas chamadas zonas de etapas, assentava em viaturas, atrelados e condutores fornecidos por requisição local bem como nos recursos militares existentes, também, no local. As suas necessidades variavam, também, segundo o tipo de terreno ou a extensão a percorrer. Assim, em regiões de montanha ou de caminhos estreitos e difíceis o transporte podia ser efetuado no dorso de animais. Quando era necessário percorrer longas distâncias, e se a via estava em bom estado de conservação dever-se-ia adotar a tração a vapor ou automóvel recorrendo, para isso, ao sistema de caminho-de-ferro Decauville²⁰ e aos tratores automóveis.

¹⁸ *Regulamento para o Serviço de Etapes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905.

¹⁹ Estes comboios são grupos de veículos ou navios que viajam em conjunto na mesma direção e, geralmente, em formação específica determinada superiormente.

²⁰ O sistema *Decauville* é uma via de caminhos de ferro que é formada apenas por elementos metálicos pré-fabricados, que podem ser facilmente desmontados, transportados e reutilizados, em que preparação da plataforma e a colocação da via requerem pouco trabalho.

Na organização das marchas dos comboios de transporte podiam ser empregues dois sistemas que eram realizando o percurso total do trajeto com as mesmas viaturas e equipagens ou o percurso total do trajeto utilizando mudas. No primeiro sistema o comboio faz o trajeto total e era utilizado em percursos em que o transporte não era urgente, de curta extensão ou em itinerários que estejam sujeitos a ataques por parte do inimigo. No sistema de percurso total do trajeto empregando mudas existiam, durante o movimento, pontos onde se podia organizar mudas que poderiam ser alternadas ou sucessivas e onde era possível substituir os animais e condutores e, por vezes, também as viaturas²¹.



Figura 2 - Carro de Abastecimentos em 1907 (PT/AHM/FE/CAVE/JB/GR 1/0463).

O Serviço de Etapes, também era responsável, quando necessário, pelas vias navegáveis, como o mar, os lagos, os rios e canais pois são uma mais-valia importante para o transporte de

²¹ *Regulamento para o Serviço de Etapes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905, pp. 123-127.

material pesado e de grande porte bem como para o transporte de feridos. Na organização destes comboios o número de barcos que o compões variava consoante o tipo de via navegável, o sistema de tração utilizado, a capacidade dos barcos e o tipo de material a transportar. Os barcos são, geralmente, adquiridos por requisição e o pessoal necessário para a execução do serviço também é adquirido por requisição ou contrato²². O Serviço de Etapes tinha, também, a responsabilidade para manter em bom estado as estradas e as pontes²³.

A maior parte das viaturas Hipo utilizadas pelo exército no final da monarquia foram adotadas durante os anos de 1906 e 1907²⁴ e estavam agrupadas em três grandes grupos tendo em conta as suas características operacionais e que eram²⁵:

- As viaturas dos trens de combate de infantaria, artilharia e cavalaria onde se incluíam, principalmente, as viaturas de apoio direto ao combate como, por exemplo, os carros de munições de infantaria, artilharia e metralhadoras bem como os carros de ferramenta dos batalhões e carros ligeiros de transportes de feridos, ou seja, os trens de combate de uma Unidade eram compostos, essencialmente, pelas suas viaturas sanitárias, carros e muares de munições, carros e muares de ferramentas e solípedes de reserva.
- As viaturas dos trens regimentais onde faziam parte os carros de companhia, na infantaria, e esquadrão, na cavalaria, e os carros de transporte de carne.
- As viaturas privativas de diversas formações onde estavam concentrados todos os carros que faziam parte de toda uma estrutura necessária ao apoio de combate como eram, por exemplo, os carros pagadoria, de transporte de pão, carros de bagagens, carros grandes de transportes de feridos, carros de barracas, entre outros.

²² *Regulamento para o Serviço de Etapes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905, pp. 130-132.

²³ PT/AHM/Div/03/02/14/3.

²⁴ OLIVEIRA, General Ramiro de, *História do Exército Português (1910-1945)*, vol. IV, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1995, p. 165.

²⁵ *Regulamento de Mobilização do Exército de Campanha*, de 27 de junho, inserto no Diário do Governo nº 159, de 19 de julho de 1906. Colecção Oficial de Legislação Portuguesa, Ano de 1906, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907, pp. 448-450.

1.1. OS TRANSPORTES NO EXÉRCITO REPUBLICANO

Quando se deu o movimento que, em 5 de outubro de 1910, levou à implementação da República o Exército encontrava-se num plano descendente de organização e de evolução técnica, que, de certa forma, já vinha desde 1908, e que vai ser agravada pelas relações conturbadas do novo regime republicano com o Exército tendo em conta as desconfianças e o pouco apoio manifestado pelo corpo de oficiais em relação ao novo regime.

A reforma republicana, que foi implementada pelo decreto de 25 de maio de 1911, não vai trazer muitas mudanças, nem grandes novidades, em termos concetuais de política militar pois não sofre grandes alterações em relação ao anterior regime, numa situação política em que « o Exército efetivo é uma manta de retalhos, com um corpo de oficiais profissional que não apoiava o regime nem entendia a necessidade de beligerância, enquanto os soldados e os sargentos estavam minados pela indisciplina e pela politização »²⁶. Este decreto previa a organização, no Serviço Administração Militar, de oito companhias de equipagem que tinham como missão fornecer o pessoal, os animais e as viaturas necessárias para realizar os transportes do próprio Serviço de Administração bem como os do Serviço de Saúde e de outros que lhe fossem incumbidos superiormente. Os militares destas companhias eram recrutados na artilharia de campanha onde tinham instrução como condutores²⁷.

O regime republicano, também, não fez grandes alterações em relação à estrutura de transportes que já vinha do Regulamento do Serviço de Campanha, publicado em 1904, mantendo o serviço de caminhos de ferro de campanha e o serviço de etapes. Pela importância dos caminhos de ferro para o transporte de pessoal e material do Exército, em 1911, por decreto de 4 de março, foi aprovada a Organização do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro²⁸. Este decreto vinha, na ótica do novo governo, suprimir uma lacuna que existia no sistema defensivo do país tendo em conta a importância que tinha no contexto de defesa nacional e necessitavam de um estudo aprofundado para o seu emprego em tempo de guerra. Para isso era necessário existir uma preparação adequada, em tempo de paz, para se poder obter o máximo proveito desta via caso fosse preciso intervir em situações de conflito.

²⁶ TELO, António José, «Os começos do Século», *Nova História Militar*, direção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coordenação de Nuno Severiano Teixeira, Vol. IV., Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004, p. 371.

²⁷ Decreto de 25 de maio de 1911, Diário do Governo nº 122, 1ª Série, de 26 de maio de 1911, p. 2147.

²⁸ PT/AHM/Div/3/02/14/3.

O novo regime mesmo mantendo a estrutura do serviço de campanha, que tinha sido aprovado no tempo da monarquia, sentiu a necessidade de conseguir reunir num só diploma as disposições dispersas sobre os transportes militares em tempo de paz. Assim, em 1911, pelo decreto de 9 de agosto, é aprovado e mandado pôr em execução o Regulamento para a Execução do Serviço de Transportes Militares²⁹ e no ano seguinte é feita a sua revisão pelo decreto de 24 de maio de 1912³⁰. A sua principal finalidade era regular o transporte dos militares em tempo de paz especialmente para assegurar o transporte de tropas em marcha isoladamente, bem como do seu material ou solípedes. Este Regulamento tem como princípio o transporte pela denominada via ordinária, estradas, mas prevê que quando resulte economia para a Fazenda Nacional podiam ser feitos pela via-férrea. Quando era necessário fazer o transporte de bagagens e artigos pertencentes às unidades militares, que por motivo de serviço tinham de marchar, por via ordinária, para fora das localidades onde estavam aquarteladas e não existiam veículos para conseguir efetuar esses transportes, eles eram feitos recorrendo a viaturas de aluguer ou requisitadas nos termos do respetivo regulamento. O Regulamento prevê, também, disposições relativas ao transporte por via fluvial ou marítima que serão feitos por navios ou barcos da marinha de guerra ou da marinha mercante. Em relação aos navios ou barcos da marinha mercante, eles podiam ser fretados totalmente quando toda a carga era exclusivamente do Ministério da Guerra ou parcialmente quando para além da carga deste ministério transportavam também carga de outros ministérios ou de particulares.

1.1.1. TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

Em 1915, o Ministério da Guerra começou a ter consciência da importância de dotar o Exército de um serviço automóvel pois ele é de grande utilidade para a distribuição de víveres e munições às forças em operações. Pelo Decreto de 16 dezembro foi criada a Comissão de Automobilismo Militar, dependente do Estado Maior do Exército, e constituída por um presidente, que era um oficial superior, e por quatro vogais sendo três militares e um civil³¹. Esta comissão

²⁹ Ordem do Exército nº 18, 1ª Série, 1911, Coleção das Ordens do Exército do ano de 1911, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912, pp. 1318-1340.

³⁰ Ordem do Exército nº 5, 1ª Série, de 4 de junho de 1912, Coleção das Ordens do Exército do ano de 1912, Lisboa, Imprensa Nacional, 1913, pp. 193-219.

³¹ Decreto de 16 de dezembro de 1915, Ordem do Exército nº 19, 1ª Série, de 31 de dezembro de 1915, pp. 616-618.

tinha como principais competências estudar as condições que deviam apresentar as viaturas automóveis para serem utilizadas no Exército, especialmente em caso de guerra; inspecionar os automóveis existentes; estudar e propor tudo o que podia ter interesse para o funcionamento e desenvolvimento do serviço automóvel militar. Este decreto criava também, a título provisório, dois centros de instrução, um em Lisboa e outro em Coimbra, para ministrarem, aos oficiais e praças, os conhecimentos técnicos necessários para a condução e reparação de viaturas automóveis. Com a criação da Comissão de Automobilismo a importância das viaturas automóveis foi relevada tendo ela mesmo elaborado um documento em que lançava as bases para se realizar um concurso para a aquisição destas viaturas. Este concurso destinava-se, essencialmente, para a aquisição de carros de transporte de oficiais, chassis e carroçarias de camião, motociclos e bicicletas. Este documento especificava o destino e o tipo de transporte a efetuar e as condições técnicas necessárias ao seu desempenho no Exército³². Nesse mesmo ano o Ministério da Guerra demonstrou a intensão de adquirir os automóveis e camiões necessários para conseguir equipar quatro divisões, sendo uma delas uma divisão de instrução. Face a esta situação o Estado-Maior elaborou um projeto de regulamento para o serviço de transporte automóveis. Assim, pelo projeto de 15 de dezembro de 1915, é proposto que o serviço de transportes automóveis do Exército fosse compreendido pelas tropas de automobilistas e os depósitos de material automóvel³³. Em julho de 1916 foi elaborado o Regulamento para o Serviço Automóvel do Exército³⁴ e este serviço passa a compreender:

- A Inspeção do Serviço Automóvel Militar.
- A Comissão técnica da Automobilismo Militar.
- As Tropas Automobilistas.
- O Parque Automóvel Militar.

³² Comissão de Automobilismo Militar, *Bases para o concurso para aquisição de viaturas automóveis*, Lisboa, Tipografia Paulo Guedes e Saraiva, 1916, p. 3.

³³ PT/AHM/Div/3/02/14/8.

³⁴ PT/AHM/DIV/3/02/16/3.

Em 1918, pela portaria n.º 1224³⁵, de 9 de fevereiro, foi organizado administrativamente o Parque Automóvel Militar que centralizará todas as tarefas de apoio aos veículos do Exército e, pela portaria 1223³⁶ de 26 de janeiro, é criada a Garagem Militar de Lisboa. A criação do Parque Automóvel Militar estava subjacente à necessidade de se proceder à organização do serviço automóvel militar para concentrar o serviço que face ao seu grande desenvolvimento leva a que se tente evitar a sua dispersão pelas diversas unidades militares para permitir uma maior economia de recursos estando concentrado num só estabelecimento. Este órgão militar para além da responsabilidade da execução do serviço de transportes automóvel, também tinha na sua missão a manutenção e reparação das viaturas militares. Todos os *chauffeurs*³⁷ eram nomeados e estavam subordinados ao Parque Automóvel Militar quer fossem militares ou civis. Por sua vez, a Garagem Militar destinava-se, principalmente, à recolha de todas as viaturas pertencentes ao Ministério da Guerra e estava na dependência direta do Parque Automóvel Militar.

A criação do Serviço Automóvel, dentro da Arma de Engenharia, em 29 de julho de 1918, pelo Decreto 4705, publicado na O.E. nº 9, 1ª série, de 20 de julho de 1918, e que foi organizado com a Direção do Serviço Automóvel Militar, a Comissão Técnica de Automobilismo Militar, as Tropas automobilísticas que só foram incluídas em 1919, a Escola de condutores militares de automóveis e ficando, também, à sua responsabilidade o já existente Parque de Automóveis Militares. A Comissão Técnica de Automobilismo Militar foi a responsável pela elaboração, ainda em 1918, do Plano de Instrução da Escola de Recrutas das Tropas Automobilistas e do Plano da Instrução para as Escolas de Sargentos das mesmas tropas. Em 1919 pelo Decreto 5:787-III, de 10 de maio, foi reorganizado o Serviço Automóvel Militar em que passava a compreender a Direção do Serviço Automóvel Militar que dependia da Arma de Engenharia e oito companhias automóveis e oito parques automóveis divisionários que ficavam sob a dependência do Serviço de Administração Militar³⁸. Em 1922 foi aprovado e mandado por em execução o Regulamento das Escolas de Condutores Militares de Automóveis³⁹ que eram estabelecimentos de instrução que tinham como missão instruir os soldados recrutas das tropas automobilistas nas suas várias

³⁵ Vide Diário do Governo nº 28, 1ª Série, de 15 de fevereiro de 1915, pp. 106-107.

³⁶ Vide Diário do Governo nº 28, 1ª Série, de 15 de fevereiro de 1915, pp. 104-106.

³⁷ Motoristas.

³⁸ Vide Diário da República nº 98, 1ª Série, de 10 de maio de 1919, p. 1346-NNNN.

³⁹ Decreto nº 8131, de 8 de maio de 1922

especialidades de condutores de automóveis, de motos, dos artífices automobilistas e serventes bem como de ministrar instrução técnica a outro pessoal, como eram os casos dos graduados do serviço, dos alferes de engenharia ou outros elementos, que o Exército achasse de interesse para o serviço. Estas instruções eram ministradas pelas duas escolas de condutores que estavam sediadas uma em Lisboa e outra na cidade do Porto.

Com a publicação, em 23 de agosto de 1923, do Regulamento do Parque Automóvel Militar, este passa a ter como função primordial a guarda, conservação e reparação do material automóvel, sendo, portanto, substituído na parte do serviço de transportes pelas Companhias de Transporte e pela Garagem Militar⁴⁰. Com este Regulamento o Parque Automóvel Militar era um serviço automóvel militar que estava organizado com uma Direção, os serviços fabris, os serviços administrativos e os serviços gerais sendo as suas principais competências:

- Efetuar trabalhos de construção e de grande reparação de material automóvel do Exército;
- Guardar e conservar o material automóvel do Exército destinado, como reserva de circulação, a substituir, por troca, o material automóvel de circulação que tenha de sofrer grandes reparações;
- Adquirir e fornecer os materiais necessários para reparações e para consumo das viaturas automóveis bem como executar as análises e ensaios necessários para a aquisição dos materiais para as consequentes reparações;
- Realizar as experiências de material automóvel que fossem necessárias ao serviço do Exército;
- Guardar e conservar o material automóvel para a mobilização do Exército, destinado exclusivamente para completar as dotações do material das formações automóveis a mobilizar, enquanto não for organizado o Depósito Geral de Material de Engenharia a cujo cargo ficaria esse material.

⁴⁰ OLIVEIRA, General Ramiro de, *História do Exército Português (1910-1945)*, vol. IV, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1995, p. 229.

1.1.2. TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

Depois de ter sido publicada, em 1911, uma primeira regulamentação sobre a organização do serviço militar dos caminhos de ferro, foi no ano de 1914 que foi aprovado e mandado pôr em execução, pelo Decreto de 14 de fevereiro, o Regulamento para o Serviço Militar de Caminhos de Ferro que estabelecia as normas para o serviço militar dos caminhos de ferro quer em tempo de paz quer em tempo de guerra. Este Regulamento definia que os transportes militares por caminhos de ferro consistiam na condução de pessoal, animal ou material, pelas linhas férreas, para serviço do Exército de terra e mar. Estes transportes dividiam-se dois grandes grupos:

- Os transportes ordinários que eram todos os que se executavam em tempo de paz e, quando em tempo de guerra, eram feitos sem que houvesse perturbação do seu normal funcionamento comercial.
- Os transportes estratégicos eram os que tinham por objetivo o transporte de grande volume de tropas e de material que exigiam o emprego da quase totalidade dos meios existentes nos caminhos-de-ferro e que implicaria a supressão ou restrição da sua exploração comercial. Estes transportes executam-se em tempo de guerra e nas linhas que para isso fossem designadas.

Existiam, ainda, transportes especiais que estavam sujeitos a disposições especiais tais como o transporte de feridos ou de matérias perigosas que requeriam precauções especiais⁴¹. Em campanha competia ao Serviço de Caminhos de Ferro de Campanha tudo o que dizia respeito à organização, construção, exploração, reparação e destruição das linhas férreas na zona de guerra.

Os caminhos-de-ferro foram sempre um meio de transporte muito importante para o país e, consequentemente para o Exército. Ainda, em 1918, pelo decreto nº 5032 de 30 de novembro é constituído o Grupo de Caminhos de Ferro organizado em quatro companhias de caminhos de ferro e uma companhia de condutores tendo em conta a necessidade de reorganizar as tropas dos caminhos de ferro duma forma mais eficiente. Em 1919, o Grupo de Caminhos de ferro é substituído pelo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

⁴¹ *Regulamento para o Serviço militar de caminhos de ferro*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1914, pp. 1-3.

Após o fim da Primeira Guerra Mundial, o país estava confrontado com uma constante conflitualidade social que se consubstanciava na existência de inúmeras greves e de graves alterações à ordem pública. Perante esta situação a Inspeção do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro planeou um projeto de Instruções Gerais para a ocupação e proteção das linhas férreas do país no caso de greve geral do pessoal ferroviário ou de graves alterações da ordem pública e que será aprovado pelo Ministério da Guerra em 11 de junho de 1919. Estas Instruções serviam para garantir a ocupação pelas forças militares dos serviços de caminhos-de-ferro, linhas, estações e comboios, para garantir o seu completo funcionamento⁴².

Em 1920 face ao agravamento dos conflitos sociais e as consequentes greves dos ferroviários que aumentavam as dificuldades de abastecimento da população do país, e com o receio de situações adversas de alteração da ordem pública e por se considerar que era mais conveniente fazer a centralização de todo o serviço de transportes num só organismo, pelo Decreto nº 7:001, de 4 de outubro de 1920, foi criada a Direção Geral de Transportes que ficava subordinada diretamente ao ministro da guerra e que tinha como objetivo principal assegurar as comunicações entre os diversos pontos do país por via ordinária, fluvial e de cabotagem.

Nos finais da 1ª República Portuguesa a motorização do Exército era, ainda, muito incipiente e efetuada com muita dificuldade tendo em conta os problemas que o país enfrentava quer ao nível tecnológico quer ao nível dos grandes constrangimentos económicos que estiveram sempre presentes no novo regime republicano, quer nas dificuldades na aquisição viaturas, de combustíveis e lubrificantes. Para além disso, existiu, sempre, um problema que vai ser recorrente no Exército português que era a existência de uma grande variedade e diversidade de viaturas ao serviço nas fileiras o que trazia muitas dificuldades na sua manutenção tendo em conta a necessidade de adquirir uma grande diversidade de sobressalentes. Esta situação está bem patente na publicação na O.E nº 3, 1ª Série, de 1924, das Instruções provisórias para o serviço de automóveis das unidades e estabelecimentos dependentes do Ministério da Guerra que estão acompanhadas de uma relação onde podemos verificar a existência de uma panóplia de viaturas como carros ligeiros, camiões, camionetas, motos com sidecar, ambulâncias, ónibus, autotanques, camiões pronto socorro, camiões com e sem reboque, projetores, entre outros e uma diversidade

⁴² PT/AHM/DIV/3/01/19/1.

de marcas como «Albion», «Kelly», «Fiat», «Dodge», «Hudson», «Sumbean» nos carros e camiões, e as marcas «Harley» e «Douglas» nas motos.

O Sistema de Transportes do Exército português, nos primeiros anos do regime republicano assentava no caminho de ferro, nas viaturas hipomóveis e numa tímida tentativa de motorização. As dificuldades da República aumentaram com o início da Primeira Guerra Mundial pois viu-se confrontada com a necessidade de enviar forças militares, primeiro, para os territórios africanos e, posteriormente, para França com todas as dificuldades que enfrentou para conseguir transportes adequados para a projeção dessas forças nos vários teatros de operação e fornecer os meios de transporte necessários à manutenção e subsistências dessas forças.

2.

O PERIODO DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Com o início da Primeira Guerra Mundial e a consequente participação portuguesa no conflito, primeiro em África, e posteriormente em França, o país vai ser confrontado com a necessidade de modernizar o seu Exército em termos de armamento e equipamentos. Em relação à inovação técnica Portugal vai ter contacto com as novidades da guerra, através do CEP, e vai ser equipado com armamento moderno vindo da Inglaterra e com alguma motorização dos seus serviços de apoio logístico. A parcial motorização que assistimos na primeira grande guerra onde se vai utilizar algumas centenas de veículos como camiões, carros e motos, em França e umas dezenas em África, com maior incidência em Moçambique, levou a que se tivesse que organizar a criação de novas especialidades e sistemas de apoio logístico para responder às necessidades operacionais do Exército. Em França, vai ser seguido o modelo britânico com a rápida formação de mecânicos e condutores e com oficinas que correspondem ao modelo de organização do exército inglês para as divisões na Flandres⁴³ e em África terá que se adaptar às condicionantes que lhe vão ser impostas pelas condições climáticas e de terreno.

2.1. O TEATRO DE OPERAÇÕES EM ÁFRICA

Quando deflagrou a Primeira Guerra Mundial, em julho de 1914, Portugal vê-se na contingência de reforçar as suas fronteiras em África pois faz fronteira com vários países beligerantes como a Inglaterra e seus aliados (União Sul Africana), o Congo Belga e a Alemanha para além dos problemas existentes na pacificação dos vários povos indígenas. Mesmo considerando-se não beligerante a sua proximidade com a Inglaterra e, por vezes, dando-lhe algum apoio, especialmente em África, levou os alemães a terem algumas intervenções de retaliação nas fronteiras portuguesas. Aliás, Portugal teve sempre problemas com os alemães, nas fronteiras africanas, pois, já em 1911, algumas forças alemãs tentaram ocupar o forte do Mussuco, na margem do rio Cunene e que foram impedidas pela ação do chefe do posto, o, então, sargento David dos Santos⁴⁴. O estatuto jurídico de não beligerante, a pedido dos ingleses, de Portugal não

⁴³ TELO, António José, «Os começos do Século», *Nova História Militar*, direção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coordenação de Nuno Severiano Teixeira, Vol. IV, Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004, p. 376.

⁴⁴ Vide Anexo I.

vai ser pacífico pois se, por um lado, dávamos algumas facilidades aos ingleses é preciso não esquecer que a maior parte do investimento da companhia do Niassa é alemã.

Após as várias campanhas de pacificação, nos finais do sec. XIX, Portugal tentou reorganizar o seu Exército incluindo o ultramarino. Assim em 1901 pelo decreto de 14 de novembro vai ser organizado o exército ultramarino em que se determinou a criação de duas linhas. Uma de tropa efetiva e uma 2ª linha de tropa indígena. Esta organização foi sempre muito insipiente e pouco efetiva e, com o advento da república, não vai ter qualquer desenvolvimento e, através de uma portaria de 1913, esta segunda linha vai ser eliminada por falta de recursos financeiros. Além disso, a maior parte da tropa indígena estava equipada com a velha espingarda snider, de cartucho de cartão, que tendo em conta o clima húmido e chuvoso das colónias portuguesas, praticamente só servia como cajado ou como arma contundente. Todas estas vicissitudes acabam por originar a necessidade de enviar forças europeias para o teatro de operações africano.



**Figura 3 – Partida do navio inglês *Durham Castle* com forças expedicionárias para África em 1915
(PT AHM-FE-CAVE-JB-GR-1-0956).**

As operações militares em África confrontaram-se sempre com as suas muito deficientes vias de comunicação que, para além de serem quase inexistentes, estavam mais vocacionadas para fazer o apoio aos interesses de índole comercial do que a pensar responder às necessidades e exigências das operações militares. Esta dificuldade de utilização destas vias para fins militares era um entrave à capacidade para se efetuarem os deslocamentos dos contingentes militares e impedia que houvesse uma eficiente capacidade de transporte dos reabastecimentos necessários para que os militares cumprissem eficientemente a suas missões operacionais⁴⁵.

2.1.1. CAMPANHAS DO SUL DE ANGOLA

A zona de operações do Sul de Angola era constituída pelas áreas correspondentes aos distritos de Huila e Moçâmedes o que corresponderiam a uma superfície de cerca de quatro vezes maior que Portugal. A área de Moçâmedes tinha um bom porto de mar, mas tinha uma fraca densidade populacional e não tinha muitos recursos. A zona de Huila era uma área de planalto, fértil e bastante povoada e que se estendia até ao rio Cunene e, conseqüentemente, até à fronteira sul com o sudeste Alemão. A separar estas duas regiões existe a Serra de Chela que é uma grande cordilheira com bastante altitude e que condicionava a circulação para o planalto em que só se conseguia transpor em determinados pontos para que se conseguisse chegar a Lubango. Esses pontos de passagem eram em Quilemba, Chacuto, Coroca e Bibala⁴⁶.

Esta região é atravessada por dois grandes rios que são o Cobango e o Cunene. O rio Cunene, no tempo seco, proporcionava um conjunto de vaus que permitiam a sua passagem pois não existiam pontes e os barcos ou jangadas improvisadas só podiam ser utilizadas, também, no tempo seco pois na época das chuvas a sua corrente era muito forte. Quando o rio transbordava o terreno alagado ficava completamente enlameado o que condicionava muito o transporte na região e só permitia a utilização dos carros bóeres e de carregadores.

⁴⁵ARRIFES, Marco Fortunato, *A Primeira Grande Guerra na África Portuguesa. Angola e Moçambique (1914-1918)*, Lisboa, Edição Cosmos. Instituto de Defesa Nacional, 2004, p. 132.

⁴⁶ OLIVEIRA, General Ramiro de, *História do Exército Português (1910-1945)*, vol. III, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1995, p. 162.

[illegible]

⁴⁷ Vide OLIVEIRA, General Ramiro de, *História do Exército Português (1910-1945)*, vol. III, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1995.

Para Angola, em 1914, foi enviada uma expedição comandada pelo Tenente Coronel Roçadas para defender as fronteiras e pacificar a zona dos Cuamatos que foram sempre um problema para os portugueses. Entretanto, os alemães atacaram o posto do Cuangar e vão existir os incidentes de Naulila que vão desencadear, em dezembro de 1914, o combate de Naulila onde acontecerá várias mortes entre as tropas portuguesas.

Em 1915, parte uma nova expedição, comandada pelo General Pereira de Eça, para fazer frente às atividades das tropas alemãs bem como continuar a pacificação dos povos indígenas.

Nas operações militares das Campanhas do sul de Angola, durante a Primeira Guerra Mundial, o serviço de transportes do Serviço de Etapas era, essencialmente, assegurado com o recurso aos camiões, carros bóeres⁴⁸ e aos carregadores indígenas. Em algumas situações, também, foram utilizados os carros alentejanos e camelos, estes já utilizados nos tempos do fim da monarquia⁴⁹.

As duas expedições vão encontrar muitas dificuldades na distribuição dos bens essenciais à manutenção dos contingentes militares tendo em conta as escassas vias de comunicação e os poucos meios de transportes como os carros bóeres ou os carros alentejanos, que mesmo sendo de uma construção muito rudimentar, eram importantes pela sua capacidade de carga e conseguiam minimizar a inexistência de estradas e caminhos-de-ferro e, mesmo sendo meios de transporte lentos, eram, sobretudo, o meio mais adequado para transporte nos territórios do sul de Angola que, geralmente, não permitiam o uso eficaz dos camiões⁵⁰.

As forças expedicionárias desembarcavam em Moçâmedes onde era organizado o Serviço de Etapas muito importante para o transporte e reabastecimento das tropas. Este Serviço era um elemento fundamental de toda a linha de comunicações e tinha na sua orgânica um Diretor e um Estado Maior completo bem como um grande efetivo de pessoal não só para garantir a sua defesa mas, também, para conseguir cumprir a sua missão tão diversa como a satisfação das requisições das Unidades; o controle dos camiões e viaturas hipomóveis, carros bóeres e alentejanos; as

⁴⁸ Carroções puxados por juntas de bois introduzidos no sul de Angola pelos Bóeres e eram, geralmente, conduzidos por bóeres exilados.

⁴⁹ CORREIA, General J. Santos, *Ngiva. Campanha do sul de Angola em 1915. Seus antecedentes – Naulila*, Lisboa, Gráfica Lisbonense, 1943, p. 101.

⁵⁰ ARRIFES, Marco Fortunato, *A Primeira Grande Guerra na África Portuguesa. Angola e Moçambique (1914-1918)*, Lisboa, Edição Cosmos. Instituto de Defesa Nacional, 2004, p. 134.

instalações das tropas; o recrutamento de auxiliares e carregadores e auxiliares de engenharia para a abertura de estradas para os camiões, só para dar alguns exemplos das muitas tarefas que estavam entregues a este Serviço.

O funcionamento do Serviço de Etapas comportava a Estação de Depósito, em Moçâmedes, onde era recebida toda a carga, que chegava por via marítima, e onde se procedia à sua divisão que depois era expedida para a denominada Base de Etapes que se situava em Vila Arriaga que era a estação terminal do caminho de ferro. Após se proceder ao descarregamento da carga procedia-se à sua distribuição por todos os meios possíveis como carros e carregadores. Em Moçâmedes e no Lubango estavam instalados os depósitos e serviços que, praticamente, satisfaziam todas as necessidades das forças operacionais, dos hospitais e de outros serviços de apoio⁵¹.

A utilização do caminho-de-ferro era pouco eficiente pois a linha existente, de Moçâmedes, era de via reduzida e não tinha muita penetração no interior, com locomotivas muito velhas e carruagens com pouca capacidade⁵². Esta linha férrea só ia até Vila Arriaga, na Serra de Chela e, como não atravessava a serra, não tinha um contributo decisivo nas operações feitas no planalto. Em 1914, o caminho de ferro possuía oito locomotivas, tipo Koppel, e a carga máxima que cada locomotiva conseguia rebocar, segundo instruções da empresa construtora, era de 40 toneladas⁵³, mas devido às suas muitas avarias e a falta de mão de obra qualificada e especializada existente na Província originava que as forças expedicionárias, geralmente, só conseguiam contar com quatro que ofereciam total garantia para desempenhar o serviço muito intenso e exigente que lhes era pedido. Por outro lado, a quantidade de automóveis, carros bóeres e carregadores não eram suficientes para fazer uma distribuição eficiente de todo o material que chegava a vila Arriaga pelo caminho de ferro.

⁵¹ OLIVEIRA, General Ramiro de, *História do Exército Português (1910-1945)*, vol. III, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1995, p. 183.

⁵² ARRIFES, Marco Fortunato, *A Primeira Grande Guerra na África Portuguesa. Angola e Moçambique (1914-1918)*, Lisboa, Edição Cosmos. Instituto de Defesa Nacional, 2004, p. 137.

⁵³ ROÇADAS, José Augusto Alves, *Relatório sobre as Operações no Sul de Angola em 1914*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1919, p. 128.



Figura 5 -Caminho de ferro em Angola (PT/AHM/FE/CAVE/VC/A10/0028)

Na organização da expedição que partiu para Angola, em 1914, foram requisitados cinco camiões «Fiat», mas o transporte de carga com recurso a estas viaturas era uma novidade no sul da província e, por isso, foi necessário começar a adaptar o terreno para se conseguir realizar a construção de vias com capacidade para o trânsito automóvel. Este meio de transporte não estava, ainda, funcional, desde o desembarque das forças expedicionárias em 1 de outubro e o combate de Naulila em 18 de dezembro. Face a todas estas limitações e porque, no fim da linha de caminho de ferro, era preciso fazer a distribuição dos materiais e abastecimentos pelos vários postos de etapas era necessário recorrer a outros meios de transporte que assentavam no recurso aos carros bóeres e alentejanos bem como a um numeroso contingente de carregadores indígenas e, por vezes, a camelos. Aliás, o Tenente Coronel Roçadas, após os combates de Naulila, requisitou, em 10 de janeiro de 1915, um conjunto de meios de transporte para apoios as tropas em campanha no sul de Angola. Assim, foi solicitado ao Governo Geral das Colónias cerca de trezentos carros alentejanos, 80 camiões «Fiat» e a aquisição, nas ilhas Canárias, de 100 camelos com as correspondentes

cangalhas e respetivos condutores⁵⁴ que só chegaram a Vila Arriaga quando a primeira força expedicionária já regressava à metrópole.

O Tenente Coronel Roçadas, nos seus muitos relatórios, pressionava o Governo Geral de Angola para a aquisição de meios de transporte necessários para a sobrevivência das forças militares no território, mas, também, segundo ele, muito importante para a defesa e manutenção da própria Colónia como território português tendo em conta a pressão exercida pelas tropas alemãs.⁵⁵ Por sua vez o Governo Geral pressionava constantemente o Ministério da Colónias e o Ministério da Guerra para a necessidade da satisfação dos pedidos feitos pelo comandante das forças militares. O próprio Governo Geral acionou a aquisição de alguns camiões que acabaram por ser muito importantes para a 2ª expedição comandada pelo General Pereira D'Eça.



Figura 6 –Transportes com Dromedários em Angola (PT/AHM/FE/CAVE/VC/A10/0200)

⁵⁴ ROÇADAS, José Augusto Alves, *Relatório sobre as Operações no Sul de Angola em 1914*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1919, p. 220.

⁵⁵ PT/AHU/02.03.47.704.

Tal como na primeira expedição as forças, comandadas pelo General Pereira de Eça, que chegaram a Angola em março de 1915, depararam-se com os mesmos problemas em relação às capacidades de um serviço de transportes eficiente para responder às necessidades que as forças expedicionárias tinham para o cumprimento da sua missão de defender o território, pois era necessário considerar as seguintes possibilidades:

- Os transportes até à base da Serra de Chela.
- Os transportes através da Serra.
- Os transportes do alto da Serra de Chela, também denominado Quilemba, até as zonas onde ocorriam as operações militares.

Durante as operações empreendidas pela primeira expedição o serviço de transporte estava entregue a duas entidades diferentes, segundo estava previsto pelos princípios gerais do regulamento para o serviço de campanha existente em Portugal, mas que, na realidade não era adequado às condições existentes numa campanha colonial. Estas duas entidades eram o delegado do Governo da Província que tinha a seu cargo a zona de interior e que organizava os transportes desde o litoral e o Planalto e, a outra entidade, era o delegado do comando das tropas que tinha à sua responsabilidade a zona de retaguarda e fazia os transportes dentro do Planalto. Face a esta dispersão de competências o General Pereira de Eça modificou esta organização e concentrou todo o serviço de transportes na zona de retaguarda que passava a ficar com todo o serviço entre o litoral e a zona de operações para assim haver maior unidade de ação em todos os serviços. Todo o serviço da segunda linha ficou, portanto, a cargo da Direção do Serviço de Étapes, constantemente orientada pelo comando superior, que assim tinha facilidade em fazer executar as suas ordens⁵⁶.

Assim, tendo em conta que, o transporte até à base da Serra de Chela era feito usando a via férrea com locomotivas velhas e com pouca capacidade, o General Pereira de Eça empreendeu todos os esforços para conseguir autorização, do Ministério das Colónias, para a aquisição de novas locomotivas mais poderosas. Em 1915, foram adquiridas três locomotivas novas, na África do Sul, que tiveram de receber alterações necessárias para funcionarem na bitola utilizada em

⁵⁶ EÇA, General Pereira de, *A Campanha d Sul de Angola*, Lisboa, Tip. Lusitânia, 1922, p.70.

Angola, para tentar minimizar os problemas de transportes até ao término da linha e, também, continuou a construção para alargamento das capacidades da via férrea. Mas os problemas da distribuição para o interior eram de difícil resolução e a chegada de alguns camiões não foi solução tendo em conta o estado dos mesmos e a inexistência de vias de comunicação⁵⁷.

Em Moçâmedes era necessário fazer o fracionamento da carga tendo em conta que os carregadores só conseguiam transportar, em média, cerca de 30 a 35Kg ficando os grandes volumes de carga pesada a cargo de outros meios de transporte. Foi, também, tentado estabelecer uma linha de etapes entre Moçâmedes e a zona de operações e, por isso, em março de 1915 foi criada uma secção de carros alentejanos que foram, na maior parte, distribuídos pela Unidades ficando os restantes para a organização de formações para fazerem o acompanhamento dos destacamentos⁵⁸. Este tipo de carro acabava por não serem de grande utilidade pois não tinham grande capacidade de transporte e tinham muita dificuldade de transitarem pelas regiões de terreno arenoso o que limitava a sua eficácia e rendimento. Esta experiência não foi particularmente feliz tendo em conta que com a constante falta de água, no território, o gado acabava por morrer durante as viagens. Esta situação era bastante frustrante para o comando das operações pois dispo de carros alentejanos e animais suficientes para dotar as unidades com os transportes indispensáveis para uma marcha em excelentes condições, tal não era possível pois tinha que reduzir, o mais possível, o número de animais e de parelhas pois era impossível o transporte de água e forragem para tanto gado, pois a região era muito árida e os camiões mal chegavam para o transporte de víveres para as tropas. Muitas vezes, o transporte através da Serra de Chela era feito por carregadores que, na perspectiva de Pereira de Eça, era um meio caro e com pouco rendimento para as operações militares⁵⁹.

Face às necessidades de transporte, e tendo em conta as limitações do caminho-de-ferro e dos carros alentejanos, o grande recurso eram os carros bóeres a par de alguns camiões o que originou que o Estado-Maior tivesse muito cuidado na gestão destes meios e que avançasse para a criação da Direção do Serviço de Transportes. Esta Direção na sua missão de gerir os carros bóeres

⁵⁷ ARRIFES, Marco Fortunato, *A Primeira Grande Guerra na África Portuguesa. Angola e Moçambique (1914-1918)*, Lisboa, Edição Cosmos. Instituto de Defesa Nacional, 2004, p. 142.

⁵⁸ CORREIA, General J. Santos, *Ngiva. Campanha do sul de Angola em 1915. Seus antecedentes – Naulila*, Lisboa, Gráfica Lisbonense, 1943, p. 102.

⁵⁹ EÇA, General Pereira de, *A Campanha d Sul de Angola*, Lisboa, Tip. Lusitânia, 1922, pp. 70-71.

lutava, sempre, com muitas dificuldades inerentes à falta de meios suficientes à sua disposição para responder ao muito serviço requisitado para além de existir, muitas vezes, falta de capim e água para a manutenção dos animais. Os carros eram adquiridos por meio de contratos à sociedade civil, mas havia, sempre, muita dificuldade dos proprietários para conseguirem reparar e substituir os carros quando eles se danificavam. Além disso, não era fácil convencer os carreiros a conseguirem conduzir os carros pelos trajetos previstos e dentro dos prazos que lhes eram atribuídos a fim de uma maior eficiência na rentabilização deste meio de transporte.

Para tentar ultrapassar todas estes obstáculos que era apresentado a todo o sistema de transportes, na província de Angola, o comando das forças expedicionárias tomou algumas medidas para reforçar a possibilidade de uma melhor utilização dos meios automóveis e, para isso, empreendeu esforços para se conseguir a construção de vias rodoviárias que permitissem a ligação do fim da linha de caminho de ferro com a zona de operações militares. Estas estradas acabaram por ser muito úteis, no final das operações, na retirada das forças militares.

2.1.2. A GUERRA EM MOÇAMBIQUE

A grande distância entre a zona de operações em Moçambique e a metrópole originou a necessidade de se proceder ao transporte, por via marítima, das tropas expedicionárias bem como do material necessário ao combate e à sua manutenção operacional. Esta situação era agravada porque a Província não possuía recursos suficientes nem qualquer indústria de guerra que garantisse as condições mínimas para satisfazer as necessidades das forças militares que para lá foram enviadas.

Em Moçambique o problema do sistema de transportes do Exército vai ser, também, muito complexo não só pelas condições de terreno, pela pouca capacidade do governo português de fornecer os meios de transporte adequados às forças expedicionárias, mas, também, pela prolongada duração da campanha militar que vai obrigar o governo republicano a ter que organizar quatro expedições ao território.

Em 1914 é organizada a primeira expedição, comandada pelo Tenente Coronel Massano Amorim, que se vai estabelecer em Porto Amélia e em que a sua ação era mais de caráter defensivo ou seja, a defesa das fronteiras, face à possibilidade de os alemães atravessarem o Rovuma e atacar o território, e a construção de vias de comunicação até á fronteira. As forças expedicionárias embarcaram em Lisboa, em 11 de setembro de 1914, no cais denominado cais de Desinfecção, e chegaram a Lourenço Marques em 16 de outubro sendo, então, transferidas para o navio Moçambique para se dirigirem ao destino onde ficava a base das operações em Porto Amélia. Esta expedição teve alguma importância no desenvolvimento da rede viária pois houve algum esforço na construção de algumas estradas e na tentativa de alargamento da via férrea.

Em outubro de 1915, parte uma nova expedição, comandada pelo Major Moura Guedes que é pressionado a avançar para a região do Quionga que tinha sido ocupado pelos alemães em 1894. O Major Moura Mendes reocupa o Quionga em 10 de abril de 1916, sem que os alemães dessem luta.

Em 1916 prepara-se nova expedição sob o comando do General Ferreira Gil já com o intuito de apoiar os ingleses na luta contra os alemães bem como invadir território para que Portugal participasse na luta antes que terminasse a guerra e assim reforçar o prestígio do país perante as potências aliadas. Relativamente aos transportes, que era uma das grandes dificuldades das campanhas coloniais, foi constituída uma companhia de transportes que integrava uma secção automóvel. Como, na sua essência, esta expedição era essencialmente cooperar com os aliados, foi

estudado pelo Governo Geral da Província em coordenação com o Governo de Lisboa, as possibilidades de como poderiam atuar as nossas forças no apoio às movimentações das tropas inglesas. Como um dos grandes problemas era a deficiente capacidade dos transportes terrestres devido às condições topográficas ficou assente que o movimento ofensivo deveria ser ao longo do litoral aproveitando os portos para constituírem sucessivas bases de apoio⁶⁰. Nesta expedição, a Companhia de Transportes só chegou a Moçambique três meses depois do grosso das forças o que dificultou as operações militares pois, no fundo, era um elemento essencial que chegou tardiamente.

A quarta e última expedição parte em 1917 e será comandada pelo Coronel Sousa Rosa e que levará consigo cerca de 55 camiões a fim de mitigar a grande dificuldade que as forças expedicionárias sempre encontraram em relação aos transportes. Os embarques das forças foram realizados entre julho e outubro e, para isso, foram utilizados os navios, Portugal, Moçambique e Moçâmedes⁶¹.

O transporte dos homens e material para a colónia era efetuado por via marítima em direção ao porto de Lourenço Marques onde as tropas eram transferidas para outras embarcações que as transportava para os portos de desembarque que foram Porto Amélia, Palma e Mocímboa da Praia, conforme foram sendo definidas as bases das operações. O desembarque das tropas era feito nas zonas costeiras que não tinham grande capacidade para fazer operações portuárias de desembarque. Estas dificuldades portuárias originavam que o transporte de homens, animais e materiais fosse efetuado com o recurso a pangaio⁶² e, também, a carregadores que transportavam, com a água pela cintura, a carga e também, por vezes, os militares⁶³. O médico Pires de Lima também refere que «no dia do desembarque definitivo embarquei numa lancha, que pelo seu calado, teve de ficar distante da praia. Para alcançar a terra só havia dois processos: ou de

⁶⁰ MARTINS, Coronel Azambuja, *Nevala; Expedição a Moçambique*, Famalicão, Tip. Minerva, 1935, p. 73.

⁶¹ OLIVEIRA, General Ramiro de, *História do Exército Português (1910-1945)*, vol. III, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1995, p. 221.

⁶² Pequena embarcação africana ou asiática a remos.

⁶³ ARRIFES, Marco Fortunato, *A Primeira Grande Guerra na África Portuguesa. Angola e Moçambique (1914-1918)*, Lisboa, Edição Cosmos. Instituto de Defesa Nacional, 2004, p. 145.

palanquim, processo assaz ridículo, aliás reservado aos magnatas, ou então às cavaleiras dos carregadores pretos»⁶⁴.



Figura 7 – Embarque de militar em Mocímboa da Praia (PT AHM-110-B7-PQ-28-40).

Quando, em 5 de julho de 1916, fundeou, na base em Palma, o vapor *Moçambique* que transportava o comandante da expedição, o General Ferreira Gil, com o seu Quartel General o serviço de desembarque foi muito demorado devido à falta de recursos materiais e humanos, para a tarefa, pois havia poucos carregadores e os lanchões, previamente encomendados em Lisboa, só chegaram no ano seguinte, em 1917. Acresce, ainda as dificuldades próprias do desembarque pelo facto de que a baía estava assoreada em muitos metros⁶⁵

⁶⁴ LIMA, Américo Pires de, *Na Costa D'África (Memórias de um médico expedicionário)*, prefácio do Dr. Ricardo Jorge e Ilustrações do Dr. Abel Salazar, Gaia, Edições Pátria, 1933, p. 23.

⁶⁵ MARTINS, Coronel Azambuja, *Nevala; Expedição a Moçambique*, Famalicão, Tip. Minerva, 1935, p. 73.



Figura 8 - Desembarque em Palma-1916 (PT AHM-FE-110-B7).

Tal com acontecia em Angola os grandes meios de transporte eram os carros bóeres, alguns camiões e os carregadores indígenas. Os camiões nunca foram suficientes para reabastecer em água e viveres os vários postos estabelecidos para defesa de território bem como as forças que estavam estacionadas no Planalto de Palma e mais tarde em Mocímboa da Praia. Além disso, os camiões acabaram por se mostrar pouco eficazes por causa do tipo de terreno arenoso que danificava as suas camaras de ar e que implicava a sua imobilização, por vezes, por muito tempo devido às dificuldades logísticas de fornecimento de sobressalentes. Durante a época das chuvas a marcha dos comboios automóveis tornava-se muito complicada pois as estradas tinham muitas covas, o que faziam saltar os carros, originando muitas avarias especialmente partir as molas de suspensão. Por vezes, tanto a intensidade da chuva como a fragilidade do terreno tinham como consequência que as viaturas se enterravam até aos chassis. O testemunho do Coronel Azambuja Martins no seu livro *Nevala: Expedição a Moçambique*, refere mesmo que não foi muito feliz para a expedição os serviços prestados pelos meios de transporte, que foram postos à sua disposição,

pois os vinte camiões «Kelly» só chegaram a 28 de setembro e os vinte camiões «Fiat», três meses depois da chegada do comandante à província. O General Ferreira Gil considerou a aquisição dos camiões «Kelly» um verdadeiro desastre por não terem grande capacidade de se movimentarem nos caminhos arenosos e, também, foi necessário modificar o rodado para se conseguir adaptar pneumáticos mas que se deterioravam constantemente, muitas vezes mais de 10 câmaras de ar por viagem, o que acabava por originar a sua falta. Por outro lado, o grande esforço que era exigido ao pessoal acabou por inutilizar os *chauffeurs*⁶⁶.

As dificuldades de transporte de pessoal e material nesta colónia portuguesa é bem patente em alguns testemunhos de militares que participaram nestas campanhas como é o caso do Capitão Pires que, no seu testemunho, refere:

«As estradas e comunicações que existiam nos mapas e, elas, correndo em todas as direções eram na prática imaginárias. Havia caminhos através da floresta, mas não havia nenhuma tentativa de empedramento, em qualquer parte que fosse para a passagem dos carros de transporte que eram necessários para as nossas forças. Estes caminhos faziam muita poeira no tempo seco e muita lama no tempo das chuvas. Os poucos caminhos de ferro eram as principais avenidas de todo o tráfego e as bem marcadas estradas no mapa, como que correndo paralelamente a estas, nunca foram mais que caminhos que praticamente tinham desaparecido»⁶⁷.

A falta de viaturas, gado e a extensão e o tipo de terreno que as forças militares encontravam para efetuarem as suas operações contra os alemães tinham como consequência que o único transporte de carga que era, normalmente, utilizado era o recurso aos carregadores indígenas fornecidos por ordem do Governo Geral, dos distritos mais próximos devido a que nas épocas das chuvas não era possível utilizar os carros porque não era possível fazê-los movimentar através da lama e no tempo seco a falta de capim e água acabava por fragilizar os animais. Está bem patente nos testemunhos do General Gomes da Costa sobre a penosidade do trabalho porque passavam estes carregadores quando ele afirma:

⁶⁶ MARTINS, Coronel Azambuja, *Nevala; Expedição a Moçambique*, Famalicão, Tip. Minerva, 1935, p. 77.

⁶⁷ PIRES, Capitão António J., *A Grande Guerra em Moçambique*, Porto, Tipografia da Companhia Portuguesa Editora Lda., 1924, p. 18.

«quem sabe o horror que o preto tem a este serviço calcula as dificuldades em obter carregadores, e sobretudo em os conservar no serviço: desertavam em massa, e os que ficavam eram tão fracos que para nada prestavam»⁶⁸.

Os carregadores e os auxiliares foram de uma utilização constante neste tipo de operações militares tendo em conta as circunstâncias do terreno e que era a única possibilidade de ser possível de proceder ao transporte de água, munições e toda a variedade de materiais indispensáveis para as forças militares em campanha.



Figura 9- Carregadores Indígenas em Moçambique (PT/AHM/110/B7/PQ/28/68).

A utilização de solípedes estava muito condicionada pela existência de água pois, praticamente, toda a sua alimentação era à base de forragens, que quando no tempo seco era muito escassa para além dos problemas com a mosca tsé-tsé que infligia numerosas baixas entre os animais.

⁶⁸ COSTA, General Gomes da, *A Guerra nas Colónias*, Lisboa, Sociedade Editora Arthur Brandão & C^a, 1925, p. 129.

Num relatório, datado de 25 de janeiro de 1917, o chefe do serviço Veterinário recomendava que só se usasse gado muar, especialmente os solípedes, quando não houvesse outra alternativa tendo em conta a grande mortandade que o clima e as doenças exerciam sobre este tipo de gado. Recomenda que para zonas onde haja glossinas⁶⁹ deveria ser usado o gado bovino e, principalmente, os carregadores indígenas que, na opinião deste profissional de saúde animal, é um meio de transporte, nas campanhas de África, que ficava mais barato⁷⁰.

Em janeiro de 1917 existiam na secção de carros para o serviço das forças militares expedicionários cerca de 10 carros de águas, 40 carros alentejanos em que 14 estavam incapazes e 87 carros «pretoria», também conhecidos por carros bóeres, em que 37 estavam incapazes.

O serviço automóvel em Moçambique foi sempre muito importante para o reabastecimento das tropas em operações, mas enfrentava muitas dificuldades, especialmente pela inexistência ou mau estado das vias rodoviárias que eram abertas em corta-mato, cheia de covas e raízes mal arrancadas que faziam com que a marcha dos veículos fosse uma espécie de acrobacia⁷¹ o que acabava por originar muitas avarias mecânicas que tornavam as viaturas inoperacionais durante muito tempo, tendo em conta que existia muitas dificuldades na aquisição de sobressalentes. Por outro lado, a instrução dos motoristas não se mostrava, muitas vezes, adequada ao serviço que tinha que desempenhar no terreno que aliada à sua inaptidão e falta de prática acabava por originar um número elevado de acidentes.

A falta de motoristas na África portuguesa, especialmente em Moçambique, levou a que o Ministério das Colónias solicitasse ao ministro da guerra, em 1917, que fosse autorizado o concurso às praças do Exército para receberem instrução de *chauffeur*, no Núcleo de Automobilismo, a fim de servirem na Colónia, oferecendo-lhes um vencimento de 54\$00 e alimentação igual à dos sargentos⁷². Isto porque existia uma grande disparidade entre os vencimentos dos chauffeurs civis em relação aos militares na companhia de transportes automóveis. Assim, enquanto que os civis auferiam os referidos 54\$00, as praças percebiam apenas uma mensalidade de 26\$00. A juntar a estes fatos existia, ainda, a situação dos chauffeurs

⁶⁹ Mais conhecidas por mosca Tsé-tsé.

⁷⁰ PT/AHU/02.04.15.866/1.

⁷¹ LIMA, Américo Pires de, *Na Costa D'África (Memórias de um médico expedicionário)*, prefácio do Dr. Ricardo Jorge e Ilustrações do Dr. Abel Salazar, Gaia, Edições Pátria, 1933, p. 23.

⁷² PT/AHM/Div/3/02/16/5.

que quando estavam de baixa, nos hospitais, só lhes descontavam \$50 centavos por dia. Isto originava que a maioria preferia ter mais dias de convalescença do que ir trabalhar pelo mesmo preço. Esta disparidade de vencimentos entre militares e civis levou a que o comandante da companhia de transportes, em fevereiro de 1917, tivesse já proposto que houvesse uma gratificação de \$90 centavos às praças que prestavam serviço como chauffeur, mas somente percebendo, esta quantia, quando estivessem no exercício da função⁷³.

Existia, também uma grande dificuldade em conseguir contratar carregadores para desempenharem a função de ajudantes de chauffeur, que era um serviço que se revestia de alguma dureza, pois muitos dos carregadores entregues à companhia de transportes automóveis tinham pouca robustez para o serviço que tinham que desempenhar⁷⁴.

A falta de vias de comunicação para o movimento das tropas originava que eram as próprias forças militares, muitas vezes de infantaria, que tinha de abrir estradas e caminhos bem como a construção de meios expeditos para o atravessamento dos rios.

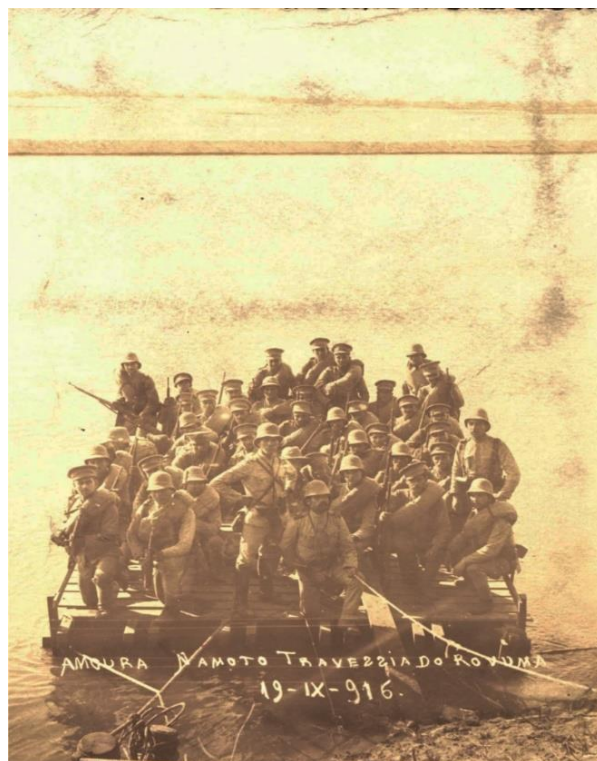


Figura 10- Passagem do Rovuma em jangada. (PT/AHM/ FE/110/B6/06).

⁷³ PT/AHU/02.04.15.866/1.

⁷⁴ PT/AHU/02.04.14.862/2.

Nesta Província existiu, sempre, a plena consciência de que existia uma grande falta de meios de transporte, que as forças expedicionárias enfrentavam, nas operações militares no norte de Moçambique. Para tentar resolver este problema muitas empresas faziam propostas, ao Governo da Colónia, para a venda de chassis de camiões. Um dos exemplos é a casa Ribeiro & Levy Lda., sediada em Lourenço Marques, que, em fevereiro de 1917, propõe a compra de cinquenta chassis para camiões «GMC» de 1,5 Ton de capacidade, enviando algumas ilustrações sobre a viatura. Apresenta, também, a possibilidade, da obtenção de algumas viaturas para entrega imediata⁷⁵.



Figura 11 – Folheto de informação sobre o camião GMC (PT/AHU/02.04.15.866/1).

O Sistema de Transportes utilizado pelo Exército português, em Moçambique, durante o período da Primeira Guerra Mundial foi sempre muito problemático tendo em conta o tipo e a capacidade dos meios e, também, a geografia do território. A utilização de meios humanos e

⁷⁵ PT/AHU/02.04.15.866/1.

animais de carga nunca foi eficiente nem resolveu os muitos problemas que se apresentavam às tropas no terreno.

Os muitos milhares de carregadores indígenas recrutados para fazerem o transporte de todas as necessidades das forças militares em terrenos inóspitos e de difícil acesso mostrou-se pouco eficaz pois para além de ser preciso transportar o material de guerra era também necessário carregar os abastecimentos de viveres e água para toda a tropa e, logicamente, também para os carregadores. Num território com poucos recursos e um exército que não dispunha de um correto apoio logístico, estes carregadores acabavam por adoecer ou ficar enfraquecidos pela fome e pela sede. Ficaram testemunhos de situações em que os carregadores acabavam por beber o líquido de refrigeração dos canos das metralhadoras o que acabava de ter consequências na utilização operacional desse armamento.

Em relação aos animais de carga, especialmente o gado dos carros bóeres, mesmo sendo o transporte com maiores e melhores capacidades em muitas zonas do território acabavam por ter muitos problemas, especialmente no tempo seco em que faltava o capim e a água para o gado o que originava o seu enfraquecimento e, muitas vezes, a morte.

As viaturas automóveis também não foram muito eficazes pois para além da existência de muito poucas estradas transitáveis muitas das viaturas, especialmente os camiões «Kelly», não tinham mecânica capaz de resistir às dificuldades que o terreno trazia. Isto está bem patente do relato que o médico Américo Pires de Lima, faz da sua viagem de Palma ao território do Quionga em que afirma:

«Nessa curta viagem de 25 quilómetros, o carro rebentou algumas sete câmaras de ar, isto é, todas as que levava de reserva e mais uma de modo que grande parte da viagem, uma das duplas rodas traseiras trazia um só pneumático e o pobre motorista ia literalmente arrasado. Além de ser pesadíssima a direção do carro, imagine-se o esforço despendido em mudar as sete vezes de pneumáticos naquele clima ardente. Nunca percebi o motivo da escolha daquelas bisarmas para a expedição as quais, poucos quilómetros andados, resfolegavam e ferviam como caldeiras, passando a maior parte do tempo nas oficinas»⁷⁶.

⁷⁶ LIMA, Américo Pires de, *Na Costa D'África (Memórias de um médico expedicionário)*, prefácio do Dr. Ricardo Jorge e Ilustrações do Dr. Abel Salazar, Gaia, Edições Pátria, 1933, p. 72.

2.2. O TEATRO DE OPERAÇÕES EUROPEU

Com a entrada de Portugal na Primeira Guerra Mundial foi necessário dar início ao processo do transporte marítimo do CEP pois foi, praticamente, o único meio de transporte utilizado pois não havia a possibilidade de se utilizar a via ferroviária para atravessar o território espanhol, para chegar a França, tendo em conta o estatuto da Espanha como país neutral. Assim, em janeiro de 1917, as diversas unidades militares receberam ordem de marcha para viajar de comboio para o cais de Alcântara e daí partiram, em navios portugueses e ingleses, para França, precisamente para o porto de Brest onde desembarcavam⁷⁷. Os navios que foram postos à disposição das forças portuguesas foram os navios ingleses *Belleerophon*, *City of Benares*, *Inventor*, *Bohemian*, *Rhesus*, *Flavia* e *Laomedon*, que eram mencionados por letras de código, respetivamente de A a G, e os cruzadores auxiliares portugueses Pedro Nunes, antigo Malange e o Gil Eanes, apresado aos alemães⁷⁸. Com as dificuldades existentes para se conseguir os transportes marítimos necessários existiu a tentativa de dar condições ao vapor *India*, antigo *Vorwats*, para fazer o transporte de tropas e material, para a Europa, mas a ideia foi abandonada por questões económicas e de segurança pois sendo de carga e de grande tonelagem não devia estar exposto a zonas de perigo frequente, para além, de ser um navio que, essencialmente, estava destinado às carreiras de África.

Para o enquadramento de toda a operação foram difundidas, para conhecimento das forças expedicionárias, as Instruções para Embarque e Desembarque de Tropas do CEP⁷⁹. A responsabilidade para organizar o transporte das forças militares, incluindo animais e material, estava a cargo da Comissão de Transporte de Tropas (CTT). O embarque era realizado no cais na zona de Alcântara que, quando necessário, era mobilizado militarmente como uma praça em estado de sítio.

O Quartel General do CEP tinha de fornecer à CTT um plano geral de embarque com as indicações precisas da quantidade do pessoal, animais, viaturas de duas e quatro rodas e restante material para que fosse organizado o embarque tendo em conta a lotação para transporte de pessoal

⁷⁷ MARQUES, Isabel Pestana, «1914-1918. Comportamentos de Guerra», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coordenação de Nuno Severiano Teixeira, 5.º Vol., Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, pp. 102-103.

⁷⁸ PT/AHM/1/Div/35/1284/3.

⁷⁹ *Instruções para Embarque e Desembarque de Tropas/CEP*, publicadas por ordem do Ministério da Guerra, para conhecimento confidencial das forças expedicionárias, Lisboa, Typ. da A Editora L. A., 1917.

e a capacidade dos porões. O embarque do pessoal era, geralmente, efetuado na véspera ou no dia da partida para que as forças não permanecessem muito tempo a bordo dos navios acostados no cais. Os solípedes deviam embarcar dois dias antes e serem acompanhados dos respetivos tratadores. Quando as tropas chegavam ao cais o seu comandante apresentava, à CTT, o mapa da força e recebia as respetivas instruções para se efetuar um embarque organizado.

O trajeto entre Lisboa e o porto de Brest demorava cerca de três dias com os inerentes incómodos e perigos de navegação e o desembarque no porto de destino era feito à ordem. Após o desembarque as tropas deslocavam-se para a estação de caminhos-de-ferro local pois o transporte ferroviário foi o principal, se não o único, meio utilizado para transportar as tropas portuguesas para o norte de França, mais propriamente para a zona da Flandres. Chegados às estações de desembarque os militares abandonavam o comboio e encetavam o deslocamento, normalmente a pé, em direção às respetivas zonas de acampamento. Os deslocamentos para as trincheiras também eram efetuados, geralmente, a pé⁸⁰.

Os vários serviços do CEP, entre eles os transportes, estavam desenvolvidos mediante a organização correspondente a um Corpo de Exército e funcionavam organicamente no Quartel General do 1º Exército Britânico, pois nas bases para a convenção da cooperação portuguesa com a Inglaterra, tinha ficado assente que todo o transporte e reabastecimento da, na altura, Divisão Portuguesa reforçada, seriam da responsabilidade do exército inglês. Geralmente, as Divisões tinham à sua disposição a Secção Automóvel do Parque de Artilharia de Etapes, a Secção Automóvel do Parque Sanitário de Etapes e a secção Automóvel do Parque Administrativo de Etapes. Inicialmente, os transportes automóveis estavam inseridos na Divisões e cada uma dispunha de cerca de 100 camiões «Kelly», mas, posteriormente, passou a ser um serviço da orgânica do Corpo do Exército e que estava hierarquicamente subordinado ao Quartel General do CEP⁸¹.

Sendo os serviços de transporte uma componente importante para as forças em campanha foi preciso prover o CEP destes serviços a fim de responder às suas necessidades nesta vertente operacional e logística. Assim, na orgânica da composição do CEP, ainda como força divisionária

⁸⁰ MARQUES, Isabel Pestana, «1914-1918. Comportamentos de Guerra», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coord. De Severiano Teixeira, 5.º Vol., Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p. 105.

⁸¹ FREIRIA, Fernando, *Os Portugueses na Flandres*, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1918, p. 77.

reforçada⁸² e, mais tarde, também, na sua modificação em Corpo de Exército, mais aproximado ao modelo inglês, a formação administrativa das Tropas não Divisionadas vai ser composta pelo Comboio Automóvel, a Secção Automóvel para Transporte de Água e o Trem de Bagagens e Viveres⁸³.

O Comboio Automóvel que na sua organização era composto por 10 secções para o transporte de víveres e forragens, uma secção para o transporte de carne e uma secção auxiliar⁸⁴ e tinha no seu quadro orgânico 36 oficiais, 104 praças, 224 automóveis, 24 motocicletas e uma bicicleta. Este Comboio Automóvel foi mobilizado pelos 1º, 2º e 3º Grupos de Administração Militar⁸⁵ que estavam sediadas, respetivamente nas cidades de Lisboa, Coimbra e Porto.

A Secção de Transportes de Água era constituída por 1 oficial, 45 praças, 16 automóveis, 1 motocicleta e foi mobilizado pelo 3º Grupo de Companhias de Administração Militar.

O Trem de Bagagens e Viveres com o 1º escalão de bagagens e o 2º escalão de víveres também mobilizado pelo 3º Grupo de Administração Militar e tinha o seu quadro orgânico composto por 22 oficiais, 206 praças, 179 solípedes em que 77 são de sela e os restantes de tiro, 31 viaturas hipomóveis, 1 automóvel, 14 bicicletas e duas motocicletas⁸⁶.

A organização destas formações não se mostrou adequada ao serviço operacional e funcional do CEP, especialmente quando foi transformado em Corpo do Exército e, é por isso, que vão sofrer várias alterações. Logo em princípios de junho de 1917, o Comboio Automóvel vai sofrer um conjunto de transformações a fim de o tornar mais funcional. Assim, vai ser abandonada a orgânica das secções e, em sua substituição, vão ser criados três grupos, de dois escalões cada que, por sua vez, se dividiam em duas secções. O 1º e 2º grupo estavam destinados, respetivamente, à 1ª e 2ª Divisões, ficando o 3º grupo adstrito ao serviço do comando do Corpo do Exército⁸⁷. A sua

⁸² Anexo II.

⁸³ PT/AHM/Div/1/35/1284/3.

⁸⁴ LOPES, Tenente Coronel Pina, *Para a História do CEP. Os Serviços Administrativos da 1ª Divisão*, Lisboa, Tipografia da Manutenção Militar, 1922, p. 115.

⁸⁵ SANTOS, José Alves dos, «Administração de Recursos Logísticos e Financeiros», in *Portugal na 1ª Guerra Mundial. Uma História Concisa*, Coordenação de de Abílio Pires Lousada e Jorge Silva Rocha, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2018, pp. 454-456.

⁸⁶ PT/AHM/Div/1/35/1284/3.

⁸⁷ LOPES, Tenente Coronel Pina, *Para a História do CEP. Os Serviços Administrativos da 1ª Divisão*, Lisboa, Tipografia da Manutenção Militar, 1922, p. 116.

principal missão era efetuar o transporte de géneros desde a denominada Estação Testa de Etapes e os Locais de Reabastecimento.

Com a evolução da integração das forças militares portuguesas no cenário de guerra, em França, e a consequente adaptação do Exército português ao modelo de corpo do exército inglês, em setembro de 1917, é dissolvido o Trem de Bagagens e Viveres e são criados, em sua substituição, os Trens Divisionários das duas divisões, com o material, animal e pessoal do TBV e com as viaturas dos Trens Regimentais das unidades destinadas ao serviço diário de subsistência. Os fornecimentos chegavam à zona da frente aos Locais de Reabastecimento de cada divisão e eram estes L.R. que tinham a missão de fazer chegar os géneros e as forragens a todas as forças militares. Além disso, o pessoal dos batalhões recebia, também, através das linhas *Decauville*, os géneros alimentícios e outros artigos que eram transportados ao longo das trincheiras de comunicação até às cozinhas das Companhias⁸⁸. Era, no fundo, uma formação que na sua essência tinha funções administrativas e que estava subordinada à Repartição dos Serviços Administrativos divisionária.

Em 13 de agosto de 1917 foi criado o Sub-Parque de munições que passou a dispor de cerca de 46 camiões, muitos deles adquiridos aos ingleses, e estava organizado com duas secções em que a 1ª destinava-se a munições de artilharia e a 2ª secção a munições de infantaria e morteiros. Este Sub-Parque de Munições era um órgão do CEP, mas que estava diretamente subordinado ao parque do exército britânico o que trazia grandes inconvenientes na sua utilização pois era necessário consultar previamente os ingleses. Posteriormente vai ser criado o 2º sub-parque de munições dando origem, então, ao Parque Automóvel de Munições⁸⁹.

Existia, também, o trem de engenharia automóvel como uma orgânica de 4 oficiais, 118 praças, 33 automóveis e 2 motocicletas e a coluna de transporte de feridos constituído com 39 automóveis e 3 motocicletas⁹⁰.

Com a necessidade de reorganizar os serviços de transporte do CEP tendo em conta a escassez de transportes automóveis e a tentativa de obter uma maior eficiência deste serviço foi criado, em 1 de janeiro de 1918, o Serviço de Transportes Automóveis (STA) que ficava

⁸⁸ OLIVEIRA, General Ramiro de, *História do Exército Português (1910-1945)*, vol. III, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1995, p. 76.

⁸⁹ Idem, *ibidem*, p. 75.

⁹⁰ PT/AHM/Div/1/35/1284/3.

subordinado ao Quartel General do CEP e onde passou a estar centralizado todo o serviço de transportes mecânicos sendo dissolvido, por isso, o Comboio Automóvel. Só o chefe deste STA tinha competência, a fim de organizar o serviço de transporte, para dispor das viaturas que pertenciam aos Grupos Automóveis e Sub-Parque de Munições. Segundo o Tenente Coronel Pina Lopes, responsável pelos Serviços Administrativos da 1ª divisão do CEP, esta organização que tinha como objetivos principais aproveitar o maior rendimento possível do serviço automóvel e centralizar o serviço no comando do Corpo do Exército acabou por prejudicar seriamente o serviço das Divisões, obrigando os Serviços Administrativos a terem que estudar as possibilidades de conseguir com alguma eficiência meios de transportes mais rápidos e económicos como foi o caso da utilização das linhas *Decauville* estabelecidas pelo exército inglês que eram destinadas ao reabastecimento da sua artilharia pesada⁹¹. A partir de 1 de fevereiro de 1918 foi, também organizado, no CEP, o serviço de carros automóveis em que estava prevista as entidades que tinham direito a carros automóveis privativos⁹². Todas as outras Repartições, Comandos, Serviços e Formações que necessitassem de automóveis ligeiros teriam que os requisitar à Secção de Movimentos do STA, na véspera, e tinham de indicar o tipo e a duração do serviço. Por outro lado, as motocicletas simples e com sidecar só eram distribuídas ao Serviço de Transportes e às unidades e formações na zona avançada.

Em 17 de junho de 1918 foram publicadas, no CEP, um conjunto de instruções para o serviço de automóveis ligeiros e motocicletas que passavam a ter efeito a partir do dia 20 do mesmo mês. Nestas instruções estavam previstas as quantidades das viaturas e motocicletas distribuídas às várias Unidades e Comandos bem como condições para as outras Unidades ou Comandos deveriam requisitar essas mesmas viaturas para o seu serviço⁹³.

Os condutores eram os únicos responsáveis pelo funcionamento das viaturas que lhes eram distribuídas e era-lhes expressamente proibido confiá-las a quem quer que seja. Existia, também, um conjunto de prémios e multas para os condutores de viaturas e motocicletas tendo em conta o estado de conservação do veículo que estava à sua responsabilidade. Existiam instruções para que

⁹¹ LOPES, Tenente Coronel Pina, *Para a História do CEP. Os Serviços Administrativos da 1ª Divisão*, Lisboa, Tipografia da Manutenção Militar, 1922, p. 118.

⁹² Corpo Expedicionário Português, *Organização (Disposições publicadas nas O.S. até 22 de janeiro de 1919)*, França, 1919, p. 76.

⁹³ PT/AHM/Div/1/35/272/4.

o material estivesse nas melhores condições de conservação e para isso havia indicações para que o serviço não implicasse mais de seis horas de trabalho consecutivo para que nenhum carro deixasse de ser diariamente lavado e lubrificado. Os carros ligeiros tinham, geralmente, que se apresentar duas vezes por mês a uma vistoria para fosse examinado o seu estado e respetiva caderneta.



Figura 12 - Transporte de pessoal do CEP em viatura automóvel (PT/AHM/FE/CAVE/AG/A11/0643).

Durante a presença das forças militares portuguesas em terras da Flandres o Exército também necessitava de se organizar a fim de fazer movimentar as tropas, especialmente quando tinha de deslocar grandes unidades. Esses movimentos eram geralmente efetuados em viaturas ou fazendo uso dos caminhos-de-ferro. Quando o movimento de tropas era efetuado maioritariamente ou exclusivamente por via-férrea eram empregues os seguintes métodos:

- a) Transportes em trens táticos que eram movimentos que eram efetuados utilizando vários comboios que estavam divididos em transporte de pessoal e material e a tropa poderia

embarcar e desembarcar em qualquer ponto da linha não precisando, por isso, de fazer uso de qualquer estação.

- b) Transporte estratégico parcial em que o movimento era feito em que parte da tropa embarcava em comboios e as restantes seguiriam por estrada.
- c) Transporte estratégico completo em que toda a força era deslocada por via-férrea exceto as viaturas automóveis⁹⁴.

O transporte de grande volume de abastecimentos era, também, efetuado pela via-férrea ligeira em que existia um conjunto de instruções, emanadas pelo *Light Railways Officer*, para organizar a carga e a descarga dos vagões. Para estes transportes também se recorria aos *Decauville* pesados pois existia a necessidade de diminuir o tráfego nas estradas e, portanto, havia instruções para que este tipo de transporte fosse utilizado sempre que fosse possível⁹⁵.

Relativamente ao transporte de tropas por caminho de ferro o CEP publicou, na O.S n° 148, de 6 de agosto de 1917⁹⁶, um conjunto de instruções a fim de regular o seu uso pelas forças militares portuguesa. Tendo em conta a pouca disciplina que os militares portugueses tinham na utilização deste meio de transporte o comando teve a necessidade de, por exemplo, proibir aos militares de viajar em caminho de ferro sem bilhete nem ordem de movimento, de entrar nas estações sem ser em trânsito ou em serviço, não era permitido ninguém viajar no tejadilho ou estribo das composições e que nenhum oficial ou praça podia viajar na máquina ou nos compartimentos destinados ao guarda freio e mais pessoal dos caminhos de ferro.

Os abastecimentos de grandes cargas por estrada traziam muitas dificuldades na sua organização pois, geralmente, estes comboios militares eram formados por vários tipos de camiões, especialmente de marca «Kelly» e «Albion». Esta situação acabava por complicar a marcha destes comboios militares tendo em conta que existia uma grande diferença de andamento entre os camiões pois os «Kelly» eram muito mais lentos o que originava que se atrasavam muito em relação aos «Albion». Os comandantes dos comboios de viaturas recomendavam, nos seus relatórios, que estas colunas de viaturas militares fossem formadas, tanto quanto possível, ou por

⁹⁴ PT/AHM/Div/1/35/185/10.

⁹⁵ PT/AHM/Div/1/35/272/01.

⁹⁶ Corpo Expedicionário Português, *Organização (Disposições publicadas nas O. S. até 22 de janeiro de 1919)*, França, 1919, p. 64.

viaturas «Albion» ou só por viaturas «Kelly»⁹⁷. Os camiões «Kelly», que o exército inglês já tinha, praticamente, deixado de utilizar, estavam em mau estado de utilização pois já tinham servido, por exemplo, na Divisão de Instrução na instrução dos condutores.

Os comboios automóveis eram, principalmente, utilizados no transporte de víveres ente a denominada Estação Testa de Etapes e os Locais de Reabastecimentos, no transporte de material de engenharia e por vezes, mesmo não sendo frequente, no transporte de pessoal⁹⁸.



Figura 13 – Camiões do CEP em França (PT/AHM/FE/CAVE/AG/A11/1175).

O transporte hipomóvel também teve a sua grande quota parte de grau de importância no transporte de pessoal e material do CEP. É notória a preocupação que o comando tinha em regular a utilização deste tipo viaturas que vão desde o enquadramento da saída das viaturas em que não é

⁹⁷ PT/AHM/Div/1/35/272/03.

⁹⁸ FREIRIA, Fernando, *Os Portugueses na Flandres*, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1918, p. 78.

permitido, por pretexto algum, aos condutores abandonarem as parelhas quando interromperem a marcha ou quando chegassem ao destino, até à observação dos cuidados a ter com as viaturas em que recomenda ao comandantes ou chefes de Unidades que tinham viaturas hipomóveis para adotarem as medidas necessárias para a sua manutenção e conservação, especialmente no que se refere à untura e lubrificação dos eixos e nos cuidados a ter com o excesso de carga. A importância destas viaturas fazia-se sentir com maior incidência nas Unidades de Artilharia, especialmente no transporte das peças e das munições ou quando as estradas estavam com gelo, no inverno, o que impedia uma utilização eficiente dos transportes automóveis.



Figura 14 – Transporte hipomóvel na Grande Guerra, em França (PT/AHM/FE/CAVE/AG/A11/0013).

O Serviço de transportes automóveis do CEP, especialmente quando de organizou de maneira a se aproximar das formações orgânicas inglesas, teve sempre muitas dificuldades de operacionalização motivadas pelo facto de existir uma grande falta de camiões e automóveis, para além, da qualidade dessas viaturas deixar muito a desejar, pois eram de modelos já desatualizados

e propensos a muitas avarias mecânicas, o que motivou, pois, ser bastante recorrente o recurso aos automóveis ingleses. Por outro lado, os veículos hipomóveis foram os que melhores se adaptaram ao serviço para que eram destinados

3.

**O ADVENTO DO ESTADO NOVO
E A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**

Após o golpe do 28 de maio de 1926, e a consequente ditadura militar, o regime vai-se preocupar principalmente com a segurança interna pois não se vislumbrava, nos tempos mais próximos, quaisquer ameaças externas que pusessem em causa a independência nacional ou a integridade das suas fronteiras. Por isso, a grande preocupação é a consolidação política do regime e avançou para algumas reformas militares com o intuito de dotar o país de um exército que apresentasse uma maior capacidade e competência técnica, mas ao mesmo tempo que mantivesse a sua fidelidade à política do regime⁹⁹.

Assim, o Decreto nº 11856, de 5 de julho de 1926, modifica a organização das diferentes Armas e Serviços do Exército. O Serviço de Automóveis passa para a administração da Arma de Engenharia, pois supõe-se que eram os oficiais engenheiros os militares com melhores qualificações para assumirem essa responsabilidade, e vão ser extintas a Direção do Serviço Automóvel, a Escola de Condutores Militares de Automóveis, as Companhias de Automóveis e a Garagem Militar¹⁰⁰. Este decreto prevê, também, a organização de uma companhia automóvel por cada Região Militar.

O decreto 12:161, de 21 de agosto de 1926, vai concretizar e pôr em execução as disposições que reorganiza o Exército e pressupõe a existência, na Arma de Artilharia, de cinco grupos de trem hipomóvel a duas companhias e, na Arma de Engenharia, um batalhão de automobilistas e cinco companhias de trem automóvel¹⁰¹ que se destinavam a servir de núcleos de mobilização de todas as formações automóveis do Exército de campanha que não pertenciam à Arma de Engenharia e que acabariam por ser extintas em outubro de 1928¹⁰². Em julho de 1928 é, também, extinto o Parque Automóvel, que havia sido criado em 1918, que vai ser substituído, em março de 1929, com a constituição das OGME que tinham como principal missão a reparação automóvel¹⁰³. A constante instabilidade política aliada às enormes dificuldades financeiras que o país atravessava, neste período de ditadura militar, dificultaram e, de certo modo, inviabilizaram, muitas das

⁹⁹ TEIXEIRA, Nuno Severiano, «Portugal e a guerra civil de Espanha», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coordenação de Nuno Severiano Teixeira, 4.º Vol., Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p. 42.

¹⁰⁰ OLIVEIRA, General Ramiro de, *op.cit.*, vol. IV, p. 230.

¹⁰¹ Decreto nº 12:161, Diário do Governo nº 184, 1ª Série, de 21 de agosto de 1926, pp. 1107-1110.

¹⁰² Decreto nº 16407, de 8 de outubro de 1928.

¹⁰³ MATOS, Luís Salgado, «Estado Novo», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coord. Nuno Severiano Teixeira, 4.º Vol, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p. 150.

tentativas de reequipar e modernizar o Exército e, consequentemente, o próprio serviço de transportes.

No começo dos anos 30 foi criada uma comissão para a motorização do Exército a fim de estudar os problemas colocados pelo processo que, ainda estando no início, não deixava de ser muito complexo. Em termos de apoio logístico vão desenvolver-se os parques automóveis sobre o comando das regiões militares, ainda que com poucas viaturas automóveis e camiões ligeiros, geralmente de fabrico francês ou italiano. Cresce a preocupação com a motorização pois para o Exército ter uma boa capacidade de mobilidade é necessário começar a pensar fazer a substituição, pelo menos parcial, das viaturas de tração animal pelo automóvel¹⁰⁴.

Com a consolidação do regime, e com a entrada da constituição de 1933, que de certa forma faz emergir o Estado Novo e, posteriormente, atendendo à eclosão da guerra civil de Espanha, o governo sente a necessidade de começar a esboçar uma nova política de defesa e pensar uma nova reforma para reorganizar o Exército. Esta necessidade de reorganização política de defesa leva a que o próprio chefe do governo, António Salazar, assuma ele próprio a pasta da Defesa e chama para seu colaborador mais próximo o capitão Fernando Santos Costa que mais tarde de tornará Subsecretário de Estado, Ministro da Guerra e Ministro da Defesa¹⁰⁵.

Em 1935, o Exército português é uma força importante no contexto de defesa interno, mas é totalmente incapaz de ter qualquer ação eficaz contra qualquer intervenção de um inimigo externo. Esta situação está bem expressa no relatório elaborado pelo EME que apresenta as lacunas existentes quanto à motorização e, segundo o relatório, representa um atraso de 20 anos¹⁰⁶ e que vai servir de base para a uma reorganização de fundo do Exército a partir de 1935. Esta reforma ficou geralmente conhecida pela Organização de 1937¹⁰⁷.

Quando, em 1939, deflagrou a Segunda Guerra Mundial o modelo do sistema de transportes do Exército estava organizado segundo a orgânica regulamentada pelo Decreto-Lei nº 28.401, de

¹⁰⁴ TELO, António José, «A Neutralidade Armada», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coordenação de Nuno Severiano Teixeira, 4.º Vol., Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p. 415.

¹⁰⁵ TEIXEIRA, Nuno Severiano, «Portugal e a guerra civil de Espanha», *ibidem*, p. 44.

¹⁰⁶ TELO, António José, *Portugal e a Nato: o reencontro da tradição atlântica*, Lisboa, Edição Cosmos, 1996, p. 145.

¹⁰⁷ Vide OLIVEIRA, General Ramiro de, *História do Exército Português (1910-1945)*, vol. IV, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1995, p. 48.

31 de dezembro 1937¹⁰⁸, que vinha complementar Lei nº 1960 de 1 de setembro de 1937, onde o chamado Serviço de Trem já aparece individualizado como um Serviço, e fazendo parte dos Serviços Gerais do Exército, dado que, anteriormente, estavam integrados na Arma de Engenharia. Este decreto pretendia regular, em tempo de paz, o número e a composição dos quadros efetivos e permanentes do Exército, bem como os efetivos em pessoal necessário para o funcionamento das Unidades e Órgãos das diversas Armas e Serviços. Assim, em relação aos transportes, a Administração Militar seria composta por um Serviço de Trem que tem a seu cargo os transportes gerais, por estrada, automóveis e hipomóveis e que compreende um Grupo de Companhias de Trem Automóvel a que estavam adstritos um Parque Automóvel e uma Escola de Condutores de viaturas automóveis e mecânicos automobilistas, duas Companhias de Trem Hipomóvel e três Centros de Mobilização.

O Decreto-Lei 29957 de 1939 determinou os locais de aquartelamento permanente das Unidades do Exército ficando o Grupo de Companhias de Trem Automóvel e a 2ª companhia de Trem Hipomóvel estacionados em Lisboa e a 1ª companhia de Trem Hipomóvel estacionada na Figueira da Foz. Em 10 de fevereiro de 1940, é formalmente constituído o Grupo de Companhias Trem Auto (GCTA)¹⁰⁹, que passou a funcionar nas instalações militares da Avenida de Berna, em Lisboa. Adstrito a este Grupo Trem Auto funcionava um parque automóvel e uma escola de condutores e mecânicos de viaturas.

O desenvolvimento da motorização e mecanização dos transportes no Exército português foi um processo progressivo, mas que, tendo em conta o pouco investimento do Estado Novo nas Forças Armadas, avançou muito lentamente. Assim, quando chegamos ao período da Segunda Guerra Mundial o sistema de transportes assentava, ainda, essencialmente na tração animal quer fosse para transportes gerais quer fosse na utilização operacional das várias Armas e Serviços. Durante este período existiam, ainda, ao serviço vários tipos de viaturas de tração hipomóvel, de que podemos destacar os carros sanitários, os carros de transporte de água, as cozinhas rodadas, as galeras, os armões¹¹⁰ entre outros¹¹¹. Ainda, em 1940, face à inexistência de uma indústria

¹⁰⁸ Toda a legislação publicada pelos órgãos de soberania respeitante ao Exército é, posteriormente, transcrita para a Ordem do Exército.

¹⁰⁹ VILARINHO, Eduardo da Cunha, *O Motor no Exército Português*, Lisboa, ACD Editores, 2008, p. 85.

¹¹⁰ Carros com caixas de transporte de munições, geralmente de artilharia.

¹¹¹ OLIVEIRA, General Ramiro de, *op.cit.*, vol. IV, p. 166.

automóvel capaz de garantir o fornecimento de sobressalentes inerentes ao desgaste das ações de campanha bem como a total carência de carburantes e óleos existia a discussão, nas revistas da especialidade, na opção de uma maior escolha da utilização da artilharia hipomóvel¹¹². Além disso o parque automóvel existente no Exército era muito insuficiente para conseguir satisfazer as necessidades de apoio logístico das unidades militares e ainda eram raras as viaturas de todo o terreno¹¹³.

O problema da motorização do Exército continuou a ser amplamente discutido, nos anos quarenta, face à situação de guerra existente na Europa, tendo em conta a grande capacidade bélica alemã que no início do conflito fez da guerra surpresa e rápida uma das suas principais armas. Por isso, em Portugal, essa discussão assentava na problemática dessa necessidade de motorização bem como nas dificuldades na obtenção de carburantes e lubrificantes. No Congresso da Atividade Científica Portuguesa, realizada em Coimbra no ano de 1940, o Tenente engenheiro Manuel Barbedo de Magalhães, na sua comunicação, fez sobressair a importância e influência do motor na condução da guerra ao afirmar que «a guerra atual gasta mais petróleo que pólvora»¹¹⁴. Aliás, fazendo um balanço crítico à comunicação, apresentada pelo autor, podemos inferir que um dos grandes problemas da nossa indústria era a grande dificuldade na obtenção da matéria-prima para a fabricação de carburante durante o período da segunda guerra mundial.

Mesmo assim, o emprego de viaturas automóveis começou a ter algum incremento a partir dos anos trinta, mas eram adquiridas de forma incipiente e pouco organizada e, a maior parte dos modelos eram de série e de características civis, como eram os casos das marcas «Ford», «Chevrolet» e «Dodge»¹¹⁵. Nos anos anteriores ao início da 2ª guerra mundial, o Exército já tinha consciência da importância da motorização dos seus transportes e sente necessidade de se organizar para se modernizar. Assim, por exemplo, quando em janeiro de 1939 foi organizado o

¹¹² GUERRA, Alfredo, «Artilharia Hipomóvel. Suas possibilidades, Acção e Emprego», *Revista Defesa Nacional* nº 74, Sociedade Astória, Lisboa, junho de 1940, pp. 53-55.

¹¹³ TELÓ, António José, «A Neutralidade Armada», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coordenação de Nuno Severiano Teixeira, 4.º Vol., Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p. 415.

¹¹⁴ MAGALHÃES, Tenente Engenheiro Manuel Barbedo de, «O Motor de Explosão na Guerra e o Carburante Nacional». Comunicação apresentada no *Congresso da Atividade Científica Portuguesa* em Coimbra em 1940, Lisboa, Tipografia da L.C.G.G, 1942, p. 15.

¹¹⁵ ARAÚJO, Manuel Gomes de, *Mecanização e Motorização: suas causas e efeitos no combate e na batalha*, Lisboa, Editorial Império, 1941.

Primeiro Congresso Nacional de Transportes em que o Brigadeiro Inácio de Pimentel foi autorizado a participar com uma tese subordinada ao tema *As estradas na defesa da Nação*¹¹⁶. Outro problema que tinha de ser resolvido era a situação que muitas Unidades não estavam adaptadas ao movimento automóvel, em virtude da pequena largura das ruas, e foi necessário tomar medidas, muitas vezes em coordenação com as Câmaras Municipais, a fim de promover o alargamento das vias para permitir a circulação do trânsito de viaturas automóveis, especialmente das pesadas¹¹⁷.

O Grupo de Companhias Trem Auto passa a ser o grande suporte de apoio às Unidades do Exército no fornecimento de meios de transporte, condutores e, em muitos casos, de combustível. As Unidades que mais apoio necessitam, por parte do GCTA, são as de Artilharia pois, geralmente, o seu material operacional é de grandes dimensões. Durante este período, existiu um grande número de pedidos de tratores «Morris» e de pessoal técnico mecânico para acompanhamentos das colunas militares¹¹⁸. O Exército, para apoio à Artilharia, requisitava, também, quando necessário, transportes por via-férrea para fazer o deslocamento de material e pessoal¹¹⁹.

Em agosto de 1939, a Grã-Bretanha assinou um acordo de cooperação militar com Portugal, aceitando apoiar diretamente o esforço de rearmamento e modernização das Forças Armadas portuguesas, mas por questões de dificuldades e de política interna inglesa, o acordo só começará a ser cumprido a partir de setembro de 1943. Teve como consequência que, durante esses anos, houvesse a necessidade de que, atendendo às diferentes circunstâncias da guerra e às suas próprias condicionantes, o estado português adquirisse material aos países com que mantinha melhores relações, e que apresentavam as melhores contrapartidas económicas que possibilitaram o reforço de material das tropas nacionais como foram os casos da Itália e da Alemanha. Portugal conseguiu, também, em 1940, adquirir aos Estados Unidos alguns veículos, como camiões de reboque e viaturas de transporte de pessoal, especialmente de representação de altas entidades¹²⁰. Principalmente nos primeiros anos de guerra, como é óbvio, as carências petrolíferas acabaram

¹¹⁶ PT/AHM/FO/006/D/01/Cx23/5.

¹¹⁷ PT/AHM/FO/006/D/24/Cx48/7.

¹¹⁸ PT/AHM/FO/006/D/24/Cx48/9, Nota do Regimento de Artilharia 3 para o GCTA.

¹¹⁹ PT/AHM/FO/006/D/24/Cx48/9, Mensagens do Diretor da Arma de Artilharia ao Comandante da 1ª Região Militar.

¹²⁰ TELO, António José, «A Neutralidade Armada (1939-1945)», *Nova História Militar*, direção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, Vol. IV., Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004, p. 424.

por ter muito impacto no sistema rodoviário do Exército agravado, também, pela escassez de pneus¹²¹.

Após invadir a França, a Alemanha avançou para o planeamento de uma operação militar cujo nome de código era Operação Félix, e em que o seu objetivo principal é a ocupação de Gibraltar, independentemente do apoio por parte da Espanha. Os planos desta operação contemplavam, também, a invasão de Portugal, caso estivesse iminente um desembarque aliado na costa portuguesa.¹²² Portugal não estava preparado para qualquer ação bélica para repelir uma agressão externa, que tivesse como objetivo a invasão do seu território pois, para além de não possuir qualquer força de blindados, nem armamento para uma defesa antitanque ou aérea, o seu equipamento e armamento militar estava, em muitos casos, obsoleto¹²³.

Perante a possibilidade de uma invasão, e na dificuldade de conter qualquer ataque das forças do eixo, Salazar planeia fazer uma retirada estratégica, instalando o governo nos Açores e assim garantir a soberania portuguesa. Além disso, o governo português desconfiava, também, de uma tomada de força por parte dos aliados para ocuparem os Açores, especialmente por parte do exército americano. Assim, para defender os Açores são enviados fortes contingentes expedicionários militares, que incluem milhares de soldados, material de combate e a quase totalidade da incipiente aviação de combate portuguesa. Para que este movimento de militares e de material fosse possível de efetuar, o Exército teve de utilizar um sistema de transporte externo à sua organização como era o sistema marítimo. Para o transporte das forças expedicionárias, animais e materiais destinadas aos Açores, Cabo Verde e às colónias de Angola, Moçambique e Guiné, o Exército utilizou os vapores fretados à Empresa Insulana de Navegação, Companhia Colonial de Navegação e à Companhia Nacional de Navegação, através da Junta Nacional da Marinha Mercante¹²⁴ que era quem tinha a competência de distribuir a carga e as Unidades pelas suas capacidades de transportes¹²⁵.

¹²¹ ROSAS, Fernando, *Portugal entre a Paz e a Guerra: estudo do impacte da II Guerra Mundial na economia e na sociedade portuguesa 1939-1945*, Lisboa, Estampa, 1995, p.102.

¹²² OLIVEIRA, General Ramires de, *op. cit*, vol. II, p. 355.

¹²³ TELO, António José, *Portugal na Segunda Guerra (1941-1945)*, Vol I, Lisboa, Veja, 1991, p. 92.

¹²⁴ PT/AHM/FO/006/H/20/ 373/1.

¹²⁵ Vide ANEXO III.

Frequentemente estes transportes só eram satisfeitos após as restantes necessidades de transporte da navegação comercial. No embarque e desembarque de materiais destinados às forças expedicionárias estacionadas nos Açores e na Madeira havia a recomendação, na ordem de transporte, para que os transportes fossem assegurados pelo Grupo de Companhias Trem Auto, no caso do material de guerra e de sapadores, e todo o outro material era transportado pelas viaturas da Companhia de Trem Hipomóvel. Com a ida de várias forças militares para os Açores, durante os anos da Segunda Guerra Mundial, foi necessário prover as unidades de apoios da ilha dos meios necessários para o reabastecimento e transporte das várias unidades militares que lá se encontravam estacionadas. A principal missão de reabastecimento estava concentrada na Repartição dos Serviços de Subsistência do Comando Militar dos Açores¹²⁶.

A JNMM tinha, muitas vezes, dificuldade em satisfazer todos os pedidos do Ministério da Guerra devido a falta de meios para efetuar esses transportes o que originava que as relações entre as duas entidades nem sempre foram pacíficas tendo em conta a necessidade de contrabalançar as necessidades militares com as capacidades e interesses das companhias de navegação¹²⁷. Como é natural estes transportes requisitados pelo Ministério da Guerra traziam condicionamentos à vertente comercial das empresas de navegação o que originava queixas de vária ordem especialmente quando do regresso dos militares para o Continente, muitas vezes para gozo de licença de férias, pois os civis que eram preteridos não compreendiam as prioridades desses embarques tendo em conta que o regresso dos militares não encaixavam nas prioridades de defesa nacional¹²⁸. Devido às circunstâncias especiais resultantes da guerra, que acontecia na Europa, para os transportes entre as ilhas adjacentes e o continente existiam instruções especiais, por parte do Ministério da Marinha. Assim, foi necessário regular as passagens dos militares do Exército a fim de sem prejudicar as necessidades de defesa era preciso, também, evitar que a economia das ilhas e a vida das populações locais sofressem muitos prejuízos. Estava autorizado, também, a possibilidade de ser excedida a lotação dos navios na sua relação com os meios de salvamento mas sempre que esses meios de salvação eram excedidos estava regulado que os militares que

¹²⁶ PT/AHM/FO/006/H/20/ 373/4.

¹²⁷ PT/AHM/FO/006/H/20/ 373/3.

¹²⁸ PT/AHM/FO/006/H/20/ 374/13.

estavam em excesso sacrificavam, em caso de acidente, o seu salvamento ao dos outros passageiros¹²⁹.

Principalmente a partir de 1943, com o desanuviamento das relações com os aliados, com a cedência da base das Lages, Portugal começou a receber quantidades mais significativas de material automóvel fornecidos pelos ingleses como, por exemplo, as galeras *Austin*, as viaturas de todo o terreno «Austin» e «Bedford» e por parte dos americanos, podemos destacar o conhecidíssimo *jeep* «Willis» e, já perto do final da guerra, a «GMC» de 2,5 toneladas para o serviço de transportes gerais¹³⁰. Com o recebimento de quantidades consideráveis de material automóvel e o seu consequente aumento ao efetivo do exército foi necessário pensar num Serviço de Inspeções a esse mesmo material para garantir a sua regular utilização e conservação. O Ministério da Guerra vai criar na Arma de Engenharia, pelo Decreto-Lei nº 33:72, de 29 de dezembro de 1943, as Inspeções do Serviço Automóvel do Exército.

Os serviços de transporte viam-se, muitas vezes, impedidos de cumprir a sua missão especialmente por falta de sobressalentes, com maior incidência nas cintas para os pneus e combustível. Quando o Grupo de Companhias Trem Auto não tinha meios disponíveis para cumprir determinadas missões, eram emitidas ordens aos governadores das divisões militares, através do Subsecretário de Estado do Ministério da Guerra, para algumas Unidades fornecerem os transportes necessários¹³¹. Além disso, principalmente a partir de 1943, o Ministério da Guerra, através da Secção do Serviço Automóvel da Inspeção das Tropas de Comunicação, obriga os proprietários das camionetas, furgonetas e automóveis, para apresentarem as suas viaturas, apresando algumas para o seu serviço, quando necessitava de viaturas para manobras militares¹³². Muitos proprietários das viaturas particulares queixam-se de ter que se apresentarem em Unidades muito distantes dos seus locais de trabalho¹³³.

¹²⁹ PT/AHM/FO/006/H/20/ 373/4.

¹³⁰ OLIVEIRA, General Ramires de, *op. cit.*, vol. IV, p. 166.

¹³¹ PT/AHM/FO/006/D/24/48/12.

¹³² PT/AHM/FO/006/D/01/22/5.

¹³³ GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves, *Sessenta Séculos sobre Rodas*, Porto, Fundação Salvador Caetano, 1996, p. 145.

A circular nº 884/MT¹³⁴ de 4 de agosto de 1944, do Ministério da Guerra, regulamenta toda a mobilização e requisição de pessoal, animal e material. A mobilização de solípedes era orientada e coordenada pelos Quartéis Gerais das Regiões Militares. Os solípedes necessários para completar, em cada Unidade, o seu efetivo de mobilização eram obtidos por transferência de outras unidades, portanto, solípedes do exército ou por requisição à sociedade civil, solípedes de requisição. Esta circular também regulava a mobilização de viaturas automóveis civis. A mobilização destas viaturas visava, essencialmente, permitir que as unidades territoriais completassem, com viaturas automóveis civis, que eram requisitadas, as necessidades orgânicas das unidades ou formações que tinham de ser mobilizadas. Geralmente, a mobilização das viaturas obedecia a alguns critérios e princípios básicos. Assim, normalmente, as viaturas a gasolina eram para as unidades previstas na ordem de batalha, portanto as unidades operacionais e as viaturas a gásóleo eram para as unidades e formações do interior e retaguarda ou para o reforço das unidades da frente. Tinha como prioridade, tanto quanto fosse possível, fornecer a cada unidade veículos de marca idêntica às das viaturas militares orgânicas que essa unidade possuía. Por outro lado, as viaturas deviam ser requisitadas pela seguinte ordem de preferência:

- a. As existentes nos concelhos das sedes mobilizadoras.
- b. As existentes nos concelhos limítrofes mais perto e com melhores vias de comunicação com as sedes mobilizadoras.

As viaturas requisitadas eram, normalmente, conduzidas pelos seus condutores habituais e a mobilização destes condutores tinha preferência sobre o desempenho de qualquer outra especialidade militar e era feita ao abrigo do decreto nº 31:495, de 1 de setembro de 1941. Este decreto fixava as condições de convocação, em tempo de guerra ou em caso de emergência grave, de pessoal não sujeito ao serviço militar.

Existia um conjunto de normas gerais, a seguir, na execução da mobilização. Logo que fosse materializada a convocação das viaturas as unidades militares passavam imediatamente à ação enviando, logo que possível, avisos individuais através das entidades administrativas das localidades onde se encontravam os proprietários das viaturas. Seguidamente, as viaturas

¹³⁴ PT/AHM//FO/06/F/02/139/34.

convocadas eram presentes a uma Comissão de Vistoria e Avaliação, que era criada para o efeito. Era esta Comissão que aprovava as que deveriam ser mobilizadas e, para isso, lavravam o respetivo auto de posse. Faziam, também, a avaliação venal das viaturas, tendo em conta uma tabela aprovada superiormente, bem como avaliava as indemnizações a pagar aos seus proprietários ou se apenas fossem mobilizados os seus condutores. Estas indemnizações eram averbadas no denominado «boletim de mobilização» que, também, eram reguladas pelas tabelas que o Estado Maior instituísse.

- 25 -

Modelo dos Boletins de Mobilização
A) - 1.ª Página

Auto-Rosa

MINISTERIO DA GUERRA
E.M.G.
BOLETIM DE MOBILIZAÇÃO
N.º, _____
Viatura Automovel
N.º, _____, marca _____
Do Sr. _____

Em caso de alteração de ordem pública, emergência grave ou guerra declarada e no prazo de vinte e quatro horas a contar da hora do aviso convocatório, feito pela rádio, jornal, edital, ou comunicação individual, fica o proprietário intimado a apresentar a referida viatura no:

Fica sujeito ao rigor das sanções legais o proprietário da viatura que no acto da convocação, dilatar ou faltar no cumprimento desta obrigação militar.
Possui o Livrete de Racionamento de Gas-Pobre n.º. _____ M. Guerra - Rosa

B) - 2.ª Página

- Condutor da viatura:
Nome: _____
P.º e numero: _____
N.º da carta civil de condução: _____

- Unidade mobilizada:
P.U. _____
G.U. _____

- Principio da mobilização:
Em _____ de _____ do _____

- Valor atribuído à viatura no momento da convocação:
Esc.: _____ \$ _____
(_____)
O Comandante
(com sólo em branco)

- Fim da mobilização:
Em _____ (_____) de _____ do _____

- Indemnização recebida:
Esc.: _____ \$ _____
O Proprietário
(com respectivo sólo fiscal)

Figura 15 - Modelo de Mobilização de Viaturas automóveis civis.

Para se proceder à desmobilização das viaturas também eram criadas Comissões de Desmobilização que tratavam de todo o processo de devolução dessas viaturas aos seus proprietários.

Em 1944, pela Portaria nº 10:790, de 8 de dezembro, foram reguladas as atribuições, serviços e organização da Inspeção do Serviço Automóvel Militar que ficava na dependência da Direção da Arma de Engenharia e tinha como principais competências:

- A inspeção técnica da instrução e da preparação para a guerra das tropas de trem automóvel e dos condutores e mecânicos das viaturas automóveis do Exército;
- A inspeção e fiscalização técnica do serviço automóvel do Exército;
- A inspeção e fiscalização técnica de todo o material automóvel do Exército;
- Colaborar, com o Estado Maior do Exército, na preparação e na execução da mobilização militar de condutores e viaturas automóveis existentes no país;
- Elaborar e difundir diretivas e instruções respeitantes à circulação e disciplina de marcha a observar pelas viaturas automóveis militares e ao tratamento e manutenção em condições de eficiência do material automóvel militar;
- Quando lhe era determinado, superiormente, organizar e montar o serviço de reabastecimento de combustíveis, lubrificantes e ingredientes para viaturas militares automóveis.

O Governo reconhecendo a importância das viaturas automóveis no sistema de transportes do Exército e sentido necessidade de regular as condições da sua manutenção e de circulação pois era, de certa forma, necessário de tomar providências no sentido de serem evitados ou reduzidos os abusos de circulação e de trânsito que, frequentemente, eram verificados em viaturas militares, vai aprovar e mandar por em execução um conjunto de determinações relativas ao serviço automóvel militar. Assim, em 1945, pela Portaria nº 11:025, de 14 de julho foram aprovadas e mandadas pôr em execução um conjunto de determinações relativas ao serviço automóvel militar que serão, posteriormente, complementadas e alteradas pela Portaria nº 11:072, de 28 de agosto de 1945.

O Sistema de Transportes do Exército português, durante o período da Segunda Guerra Mundial, assentou o seu modelo na organização operacional num Serviço de Trem de Transportes

Gerais, o qual compreendia o Grupo de Companhias Trem Auto e as Companhias de Trem Hipomóvel e, de certa forma, podemos inferir que mesmo com o esforço de motorização efetuado, pelo Estado português, durante este período, a grande força motriz dos transportes do Exército continuava assente na existência de uma grande componente de serviço hipomóvel, ou seja, de tração animal. As viaturas hipomóveis eram equipamentos importantes para a capacidade de transporte do Exército e como exemplo dessa importância temos as publicações de instrução da Arma de Infantaria que explicavam e ilustravam o ensinamento da reparação provisória e expedita destas viaturas¹³⁵. No fim da segunda guerra mundial, em 1945, ainda se mantinham ao serviço do Exército um número significativo de vários tipos de tração hipomóvel. Aliás, só em 1946, pelo Decreto-Lei 35:984, de 23 de novembro serão extintas as Companhias Hipomóveis nº 1 e nº 2.

¹³⁵ Cadernos de Infantaria, *Nós e ligações. Reparação provisória de viaturas Hipomóvel*, Lisboa, Edições da Revista de Infantaria, 1940.

4.

PORTUGAL E A NATO

A entrada de Portugal na NATO, em 1949, vai ter, também, como consequência a modernização das Forças Armadas e, consequentemente, possibilitar ao Exército receber equipamentos mais modernos e, de certa forma, conferir-lhe uma dimensão técnica que até esta altura não tinha¹³⁶. A NATO é a primeira aliança militar duradora e institucionalizada em que as Forças Armadas portuguesas participam. A partir do mês de agosto de 1949 muitos militares portugueses passam a participar em reuniões frequentes e periódicas com outros militares da Aliança¹³⁷. Portugal entra relutantemente na NATO pois a situação é encarada com muitas reservas por parte de vários quadrantes do regime pois existe o temor de que o país passe a ter uma maior dependência em relação aos Estados Unidos. Por outro lado, Portugal não consegue convencer os países participantes na Organização de incluir a Espanha num plano de defesa mais alargado da Península Ibérica nem consegue que a ação da Nato possa ser alargada a África. A instituição militar, apesar das diferentes correntes de opinião de interpretação estratégica, apoiava, em larga maioria, a integração de Portugal na Aliança pois, esperava que a ajuda militar norte americana trouxesse maior modernização e o reequipamento das Forças Armadas¹³⁸.

No regulamento de campanha de 1949, ano em que Portugal entra para a NATO, os transportes estavam assegurados pela Arma de Engenharia, mas já se começava a pensar que era necessário a sua especialização. António Boavida, engenheiro militar e professor catedrático na Escola do Exército, considerava que os transportes não deviam ser considerados como atribuições compatíveis com a Arma de Engenharia, cujas missões, na guerra moderna, são de índole bem diferente e que o problema dos transportes deve assentar sobre duas soluções: a criação de um corpo de transportes autónomo que abranja o conjunto dos transportes terrestres a exemplo do que acontecia no exército americano ou a atribuição dos transportes rodoviários ao Serviço de Administração Militar conservando os restantes transportes terrestres a cargo da Engenharia como sucedia no exército britânico¹³⁹. A organização dos Serviços estabelecida no Regulamento de Campanha de 1949 não se traduziu por uma adequada estruturação dos corpos dos Serviços, pois

¹³⁶ MATOS, Luís Salgado, *op. cit.*, p. 162.

¹³⁷ Idem, *ibidem*, p. 164.

¹³⁸ TEIXEIRA, Nuno Severiano, «Portugal na Fundação do Pacto do Atlântico», *Análise Social*, vol. XXVIII, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 1993, p. 75.

¹³⁹ BOAVIDA, António da Cruz Gormicho, *op. cit.*, pp. 90-91.

estes permaneceram, praticamente, os mesmos e com a mesma ou idêntica organização¹⁴⁰. Por outro lado, as disposições de dezembro de 1951 já parecem fazer transparecer uma intenção da criação de um corpo de transportes¹⁴¹.

Os Estados Unidos vão aproveitar a NATO para conseguir que Portugal assine um conjunto de acordos de defesa e, assim, remodelar as Forças Armadas e a ação da Nato sobre o Exército português vai começar a fazer-se sentir a partir da segunda metade do ano de 1951 quando se forma o MAAG¹⁴² e começaram a chegar os primeiros equipamentos no âmbito do acordo dos Açores¹⁴³. A partir daqui a NATO faz o Exército português passar da idade da pedra para a revolução industrial pois só então é, praticamente, todo motorizado e faz manobras anuais de acordo com os tratados internacionais¹⁴⁴. A partir da cimeira da Nato, de 1952, Portugal entra num período que beneficia da entrega de material americano pois vão ser recebidos inúmeros equipamentos pelo Exército.



Figura 16 - Reunião em Lisboa do Pacto do Atlântico em 1952 (PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A02/0029/001).

¹⁴⁰ *Idem, ibidem*, p. 92.

¹⁴¹ *Idem, ibidem*, p. 93.

¹⁴² Military Assistance Advisory Group.

¹⁴³ TELO, António José, *Portugal e a Nato: o reencontro da tradição atlântica*, Lisboa, Edição Cosmos, 1996, p. 234.

¹⁴⁴ Matos, Luís Salgado, *op. cit.*, p. 168.

A integração de Portugal no sistema militar da NATO vai abrir um novo período de intensa modernização das Forças Armadas não só no domínio do reequipamento militar, que se viria a efetuar ao longo dos anos 50, mas também no domínio de aquisição de novas competências e profissionalização dos quadros militares¹⁴⁵. Vão ser recebidos milhares de veículos de transporte de todos os tipos, o que vai permitir, finalmente, uma efetiva motorização e modernização das unidades portuguesas¹⁴⁶.



Figura 17 – Material recebido do Canadá em 1953 (PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A03/0068/002).

Os estudos efetuados pelo EME, em 1952, concluem que não é possível a adaptação pura e dura da doutrina americana em relação às especialidades existentes no exército americano, pois

¹⁴⁵ TEIXEIRA, Nuno Severiano, «Portugal na Fundação do Pacto do Atlântico», *Análise Social*, vol. XXVIII, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 1993, pp. 75-76.

¹⁴⁶ TELO, António José, «Os anos da NATO», *Nova História Militar*, direção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, Vol. IV., Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004, pp. 442-443.

era necessário simplificar e fazer adaptações à realidade portuguesa. Mesmo assim, em 23 de março de 1953 é aprovada uma relação de especialidades para o Exército português.

Sendo a logística um ramo do conhecimento militar em que a finalidade é conseguir proporcionar às forças militares as condições e os meios materiais e humanos necessários à satisfação das exigências das operações militares as Forças Armadas Portuguesas começaram a adaptar a sua doutrina logística, em situações de conflito, segundo os princípios e normas, de origem americana, estabelecidas para a guerra convencional no âmbito NATO. Neste contexto vão ser estabelecidas as principais funções logísticas que reúnem grupos de atividades que são os abastecimentos, evacuação, hospitalização, transporte, manutenção e serviços. Por isso, o EME desenvolve a criação de novos serviços a fim de estar em sintonia com a doutrina NATO onde sobressaem o Serviço de Material, onde se agrupam as múltiplas especialidades de manutenção e reparação e o Serviço de Transportes que vai adquirir autonomia e complexidade, pois o grande meio de transporte, ainda, era a tração animal¹⁴⁷.



Figura 18- Grupo de Companhias Trem Auto em 1953 (PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A03/0064/022).

¹⁴⁷ TELO, António José, *Portugal e a Nato: o reencontro da tradição atlântica*, Lisboa, Edição Cosmos, 1996, p. 242.

Entre 1951 e 1957 vão ser aprovados dezenas de regulamentos que na maior parte dos casos são meras traduções dos textos americanos¹⁴⁸ como, por exemplo, o Regulamento do Serviço de Transportes Militares nos Teatros de Operações (nos Estados Unidos da América), publicado em 1954. Neste regulamento o Serviço Militar de Transportes, num teatro de operações, é definido como uma organização destinada a promover a necessária coordenação, controle e funcionamento que lhe foram atribuídas pelo comandante do teatro de operações a fim de efetuar os transportes não táticos do pessoal e abastecimentos nas operações¹⁴⁹. Tem como missão a responsabilidade pelos movimentos não-táticos, ou seja, os que não são de combate, para os vários teatros de guerra do pessoal e material do Exército bem como a eficiente utilização dos meios que lhe são disponibilizados para o funcionamento, adequado, do serviço. Este regulamento, prevê a possibilidade, sempre que seja praticável, dos transportes militares serem reforçados com o recurso ao serviço de transportes civis que serão alvo de contrato por parte das forças militares¹⁵⁰. O serviço militar de transporte no teatro de operações compreende um conjunto alargado de tipos de transportes como são os caminhos-de-ferro, as estradas, vias navegáveis, transportes aéreos, condutas de combustível bem como pode recorrer a transportes e mão-de-obra civil.

No ano de 1955, o Governo da República, pela Portaria nº 15674, de 27 de novembro, manda aprovar e pôr em execução, a título provisório, o Regulamento de Campanha relativo aos Serviços onde se insere o Serviço de Transportes. Neste regulamento encontramos já uma secção relativa a este serviço em que se desenha uma organização geral para os transportes bem como as suas atribuições e funcionamento.

O Ministério do Exército tinha consciência que o Serviço de Transportes ganhava, cada vez maior, importância dentro do contexto operacional do Exército em campanha e, por isso, pela portaria nº 15.689, de 4 de janeiro de 1956, foi aprovado e posto em execução o Regulamento de Campanha relativo aos transportes que segue os traços gerais do modelo da NATO onde caracteriza os transportes, as suas modalidades de ação bem como tipifica a sua organização. Assim, os transportes foram classificados como táticos, quando existe contato com o inimigo, e de

¹⁴⁸ TELO, António José, *Portugal e a Nato: o reencontro da tradição atlântica*, Lisboa, Edição Cosmos, 1996, p. 245.

¹⁴⁹ Ministério do Exército, *Regulamento do Serviço de Transportes Militares num Teatro de Operações (No Exército Americano)*, Caxias, Altos Estudos Militares, 1954, p. 6.

¹⁵⁰ Idem, *ibidem*, p. 35.

logísticos ou administrativos quando, em princípio, não se previa qualquer contato. Neste Regulamento vamos já encontrar bem vinculada a preocupação e a importância que o Comando do Exército tem com o sistema de transportes pois, este, nos seus pontos essenciais refere que¹⁵¹:

- Num sistema militar de transportes é preciso considerar não só o movimento e o deslocamento de pessoal, material e abastecimentos militares bem como a da população civil caso seja necessário ou se for determinado superiormente.
- Em qualquer situação os transportes militares podem incluir os que se realizam por estrada, por caminho de ferro, por via marítima ou aérea.
- O êxito de quaisquer operações depende diretamente da possibilidade do sistema de transportes que as apoia. A falta de transportes é, muitas vezes, um fator muito limitativo da organização e elaboração dos planos de campanha. Portanto, o sistema de transportes deve estar organizado de forma a conseguir o máximo rendimento dos meios disponíveis.

O Serviço de Transporte, que tinha a seu cargo a organização de todos os meios postos à sua disposição a fim de manter o máximo de eficiência em operações militares e, ainda, as vias de comunicação que servem esse meios e tinha um conjunto de competências e atribuições de que se destacavam, por exemplo, a organização das redes necessárias às operações militares em que estas redes eram formadas pelas várias vias de comunicação postas à sua disposição; organizar e realizar os transportes terrestres e aquáticos prescritos pelo comando ou, não menos importante, cooperar no funcionamento dos transportes a realizar no interesse da economia nacional, quer sejam internos, quer em território estrangeiro ou ultramarino, sempre que, para tal, receba ordens. Neste Regulamento de Campanha relativo ao serviço de transportes estes encontravam-se subdivididos em:

- Serviço rodoviário que utilizava toda a rede rodoviária quer seja, ou não, militar. O serviço de transportes rodoviários incluía o fornecimento de transportes para pessoal das forças terrestres com os meios postos à sua disposição, ou seja, todo o tipo de viaturas que eram

¹⁵¹ Ministério do Exército, *Regulamento de Campanha. Serviço de Transportes*, Lisboa, Editorial Império Limitada, 1956, pp. 7-8.

capazes de utilizar as vias de comunicação rodoviárias. Na execução deste serviço podiam ser incluídos, também, os transportes hipomóveis, a dorso de muares ou por carregadores. Os transportes rodoviários para grandes distâncias eram, geralmente, empregues quando não existia, à disposição, o transporte ferroviário. e podiam, também, serem utilizados em complemento ou reforço do transporte ferroviário.

- Serviço de caminhos de ferro que utilizava a rede ferroviária existente ou que, eventualmente, pudesse vir a ser construída para fins militares bem como a via teleférica, caso existisse. A organização das unidades de caminho de ferro obedecia, em princípio, à que estava estabelecida na organização civil.
- Serviço fluvial que utilizava todas as vias navegáveis internas, ou seja, o serviço fluvial é um serviço de transporte organizado para o aproveitamento das vias navegáveis no interior do território.

Os transportes marítimos e aéreos eram da competência, respetivamente, da Marinha de Guerra e da Força Aérea em colaboração com o serviço de transporte das forças militares em operação.

Em 1956 o Grupo de Companhias de Trem Auto, enquanto não houvesse uma reorganização do Serviço de Transportes, era uma Unidade que estava enquadrada pela Arma de Engenharia. A instrução dos recrutas do GCTA destinava-se, principalmente, a formar condutores de veículos de rodas e de lagartas, mecânicos de rodas e de lagartas, estafetas moto e eletricistas.

Em 1959, vai ser aprovado o Regulamento de deslocamentos militares de carácter administrativo-logístico, em tempo de paz, que tinha como objetivo enquadrar as normas administrativas sobre os transportes militares e que referia que o serviço de transportes se destinava a assegurar ou facilitar os meios necessários para o deslocamento de pessoal, animal e material do Ministério do Exército. Reforça, também, que para assegurar a sua missão e cumprir os objetivos que lhe eram confiados o serviço de transportes podiam empregar, segundo as circunstâncias, todas as vias à sua disposição que são a rodoviária, férrea, marítima, aérea e teleférica. Além disso, quando era necessário fazer a mobilização e convocação de tropas o seu transporte era regulado por instruções próprias ¹⁵².

¹⁵² PT/AHM/FO/007/B/29/340/5.

Pela organização do Exército aprovada pelo Decreto-Lei nº 42:564, de 7 de outubro de 1959, foi criado o Serviço de Transportes com a respetiva Direção. Esta Direção tinha um conjunto de competências das quais se destacam por exemplo:

- A elaboração de estudos e planos relativos aos transportes rodoviários, ferroviários, fluviais e teleféricos que sejam do interesse do Exército bem como a colaboração com a Marinha e com a Aeronáutica na planificação dos transportes marítimos e aéreos segundo diretrizes emanadas pelo Secretariado Geral da Defesa Nacional;
- Promover os transportes relativos a elementos do Exército, quando utilizarem meios dependentes de outros organismos, estranhos ao Exército, procedendo às respetivas requisições e aos tramites administrativos necessários;
- Manter a ligação técnica com organismos de transporte estranhos ao Exército, nomeadamente com a Direção Geral de Transportes Terrestres e, através dela, com as empresas públicas afins;
- Compilar elementos técnicos e estatísticos, atualizados, relativos aos transportes rodoviários, ferroviários, fluviais e teleféricos.

Este Decreto salvaguardava, também, que enquanto não fosse criado o Serviço de Transportes era a Arma de Engenharia que assegurava todos os assuntos a ele relativos. Este Diploma estabelecia que a organização nele contida entrava em vigor em 1 de janeiro de 1960.

Concretizando o preconizado no Decreto-Lei nº 42:569, a Direção do Serviço de Transportes foi criada pela Portaria nº 17571 de 3 de fevereiro de 1960 e que será composta pelo pessoal da extinta Inspeção do Serviço Automóvel do Exército e pessoal existente nalgumas repartições da 2ª Direção Geral do Ministério do Exército.

Em 1961, pelo despacho nº 2 do Ministério do Exército, de fevereiro de 1961, foi criada a Escola do Serviço de Transportes que será um órgão dependente da DST que passará a funcionar no GCTA.

Durante os anos cinquenta o sistema de transporte do Exército deu um salto qualitativo e, também quantitativo em consequência da adesão de Portugal à NATO que lhe vai trazer uma melhor organização e qualificação que lhe irá conferir maiores capacidades e competências que as exigências que um Exército moderno implicava.

5.

OS ANOS DA GUERRA COLONIAL

A viragem de Portugal para África, tendo em conta a emergência de grupos a lutar pela autodeterminação e independência das Colónias portuguesas, coincide com a existência de um movimento em sentido contrário tanto por parte dos Estados Unidos como pela Inglaterra¹⁵³. Esta evolução da Inglaterra e dos EUA era especialmente grave, para Portugal, tendo em conta as necessidades que o país tinha do ponto de vista militar porque as Forças Armadas precisavam de renovar o seu equipamento¹⁵⁴, tendo em conta que o Exército, em 1961, estava, em termos de estrutura orgânica, tática e mesmo doutrinário, muito mal preparado para enfrentar o começo da luta armada que começava a ter que enfrentar, apesar dos esforços de reorganização que já vinham de 1957¹⁵⁵. Em 1958, pelos Decretos-Lei nº 45:559, e 41577 foram reorganizadas as forças ultramarinas e, como já referido, o Decreto-Lei 42:564 de 1959 reestrutura toda a orgânica do Estado Maior do Exército e vai, também, organizar o Serviço de Transportes com a criação da Direção do Serviço de Transportes e mais tarde a criação da Escola do Serviço de Transportes. Mas de certa forma, a grande transformação orgânica do Exército, em 1961, foi o alargamento do dispositivo e o consequente aumento dos efetivos¹⁵⁶.

Internamente os transportes foram-se adaptando às novas exigências que estas modificações vão trazer na sua organização e a um conjunto de regulamentos que vão enquadrar tudo o que lhe é adjacente como, por exemplo, a questão das estradas militares. Até 1962, o trânsito nas estradas militares era regulado por disposições emanadas pelo Governo Militar de Lisboa bem como por editais afixados em lugares públicos nas imediações dessas mesmas estradas. Em 1962 foi projetado um Regulamento de Trânsito das Estradas Militares que tinha como objetivo reunir num só diploma as condições a que devia obedecer o trânsito tanto nas estradas militares existentes como nas que venham futuramente a ser classificadas como tal. Neste Regulamento foi definida a estrada militar como toda a via rodoviária cuja construção tenha, ou venha a ter, por objetivo somente a defesa nacional ou cuja utilização seja fundamental para o serviço de defesa¹⁵⁷. Este

¹⁵³ TELO, António José, «A prioridade a África (1959-1974)», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira e coordenação de Nuno Severiano Teixeira, 4.º Vol., Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004, p. 467.

¹⁵⁴ Idem, *ibidem*, p. 469.

¹⁵⁵ Idem, *ibidem*, p. 473.

¹⁵⁶ MATOS, Luís Salgado, *op. cit.*, p. 181.

¹⁵⁷ PT/AHM/FO/006/J/566/4.

Regulamente descreve, também, as categorias que por definição seriam designadas as estradas militar que eram:

- As estradas militares propriamente ditas
- O ramal militar e o desvio militar

Tendo em conta a importância estratégica que os caminhos de ferro sempre representaram para o sistema de transportes do Exército o governo optou por atualizar a sua regulamentação que vinha desde 1919. Assim, pelo Decreto nº 48537, inserto no Diário do Governo nº 196, 1ª Série, de 20 de agosto de 1968, foi publicado o Regulamento da Brigadas dos Caminhos de Ferro em que estas mesmas brigadas eram constituídas por todo o pessoal ferroviário, quer masculino quer feminino, e pelas linhas dos caminhos de ferro quer sejam de Portugal continental ou sejam das Províncias Ultramarinas que poderiam ser mobilizadas em caso de necessidade¹⁵⁸.

Com o início da luta armada dos movimentos pela independência dos territórios portugueses, em África, o Exército teve a necessidade de projetar forças para o ultramar e foi necessário existir um planeamento organizado e cuidadoso para as transportar e, sensivelmente, até 1972 o transporte de tropas, de material e de cargas diversas processava-se, quase exclusivamente, pelo recurso de fretamento de navios. Para organizar estas viagens o planeamento do transporte processava-se da seguinte forma:

- Existia uma estreita ligação entre o QMG e a secção de mobilização para a obtenção de todos os dados necessários para o planeamento da viagem em relação às Unidades e respetivos destinos.
- A Secção de transportes, geralmente, tinha conhecimento, com uma antecedência de três a quatro meses da data do embarque das Unidades que iriam partir e os respetivos destinos.
- Na posse de todos os elementos necessários procedia ao respetivo estudo e planeamento da necessidades e capacidades de fretamento para conseguir:
 - O mínimo de demora do pessoal na metrópole.
 - O máximo aproveitamento da capacidade militar dos navios.

¹⁵⁸ PT/AHM/FO/006/J/566/10.

- A máxima economia.
- Depois de todos os estudos efetuados era apresentado o pedido de transporte à JNMM e era planeado a melhor forma desses transportes serem efetuados.
- Após ficar assente a data em que os transportes seriam efetuados era difundida a OPT na qual se davam as diretrizes gerais para o transporte a realizar por cada navio. É concedido um período, de cerca de um mês, para as Unidades mobilizadoras e mobilizadas, Depósitos e Direções das Armas e Serviços tomarem todas as suas disposições para o embarque.

Na organização das viagens das forças militares mobilizadas para o ultramar eram difundidas Ordens de Transporte (OT), pela DST, com todas as ordens e pormenores para o embarque e desembarque das tropas no cais da Rocha¹⁵⁹.

Quando havia necessidade de fazer o transporte de Unidades mobilizadas nos Açores para, posteriormente, embarcarem para o Ultramar português, a viagem era feita com recurso ao fretamento de navios da EIN.

O transporte de militares para o teatro de guerra colonial era, geralmente, feito por mar com recurso ao fretamento de navios, por parte do Ministério do Exército e que pertenciam à Companhia Nacional de Navegação (CNN) ou à Companhia Colonial de Navegação (CCN). Estes navios eram meios de transporte civis arvorados de transporte de tropas e, por vezes, algumas unidades militares embarcavam, também, em navios em regime comercial.

Nos anos sessenta a organização do transporte dos militares para as Colónias portuguesas obedecia a um conjunto de regras em que incluía, também, a organização do embarque. Assim, os comandantes das unidades que iam embarcar repartiam, previamente, o seu pessoal pelos respetivos alojamentos para que cada militar quando chegasse ao cais de embarque já sabia o camarote ou a coberta onde se devia dirigir. No dia do embarque alguns graduados, normalmente sargentos, procediam ao reconhecimento do navio. As unidades embarcavam por indicação do delegado da DST¹⁶⁰ e arrumavam as bagagens nos alojamentos que lhes eram destinadas¹⁶¹.

Durante a viagem, praticamente, todo o pessoal cooperava nos serviços de bordo, compatíveis com o seu posto, conforme era determinado pelo comandante do navio.

¹⁵⁹ PT/AHM/FO/007/B/32/346/3.

¹⁶⁰ Direção do Serviço de Transportes.

¹⁶¹ PT/AHM/FO/007/B/32/346/2.

O embarque das tropas era, geralmente, efetuado no cais da Rocha, em Alcântara, e existia todo um ritual de cerimónias militares que envolvia, geralmente uma formatura das forças que iam embarcar e que era feita na Avenida General Gomes Araújo em que se procedia à revista às tropas e o seu consequente desfile. Eram, também, distribuídas lembranças por elementos do Movimento Nacional Feminino¹⁶².



**Figura 19 – Embarque para o Ultramar no navio Moçambique em 1961
(PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A11/0348/003).**

¹⁶² PT/AHM/FO/007/B/32/346/1.

Quando as unidades regressavam do ultramar, também, em navios da CNN e CCN era preciso planear o seu regresso aos seus locais de origem quando chegassem ao cais. Os meios de transporte utilizados eram as viaturas auto e as carruagens dos caminhos-de-ferro. Estas viagens de regresso eram, também, organizadas e planeadas pela DST¹⁶³.



**Figura 20 – Desembarque, em Lisboa, dos militares regressados do Ultramar
(PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A24/0664/030).**

¹⁶³ PT/AHM/FO/007/B/32/346/3.

O Exército recorreu, em algumas situações, ao transporte em aviões da Força Aérea, especialmente, a partir de 1971, quando a FAP fez a aquisição de aviões de transporte, o que veio, de certa forma, provocar grandes alterações nos transportes nas Províncias Ultramarinas. As tropas embarcavam, geralmente, no Aeródromo Base nº 1, ou seja, na parte militar do aeroporto da Portela.

O transporte de material para o Ultramar era feito, essencialmente, por mar em navios fretados pela DST. Uma das situações que apresentava maiores problemas à sua organização era o transporte de munições pois não podiam ser transportados por barcos afretados com tropa, mas sim em navios adequados para esse fim.

As dificuldades, em organizar os meios logísticos de transporte, que o Exército vai encontrar nas províncias portuguesas de Angola, Moçambique e Guiné, prendem-se essencialmente com a sua enorme extensão territorial, a inexistência de vias de comunicação, capazes, com o interior dos territórios, especialmente as estradas, e o tipo de meios postos à disposição das unidades militares. Ou seja, as unidades militares que tiveram que intervir em África depararam-se com um conjunto de dificuldades tendo em conta o tipo de terreno e guerra de guerrilha e sentiram a falta de meios de transportes adequados ao teatro de operações especialmente no que respeita a viaturas de todo o terreno e com capacidade anfíbia. Esta necessidade foi facilmente identificada, mas era difícil obter um veículo, que fosse adaptado ao teatro de operações africano e que tivesse proteção contra minas bem como viaturas para o transporte tático e que estivesse disponível, a sua aquisição, em termos políticos tendo em conta as opiniões públicas internacionais em relação ao problema português da descolonização.

A solução encontrada foi a de copiar viaturas com as características necessárias e que pudessem ser fabricadas em Portugal ¹⁶⁴. Em relação ao veículo ligeiro blindado a escolha vai recair sobre o «Cadillac Gage V-100», que na realidade é uma viatura de desenho e fabrico americano, que tem capacidades para todo o terreno, pois é uma viatura 4X4 e com uma proteção de blindagem de 8mm. As adaptações necessárias para a sua operacionalidade foram executadas pela firma Bravia portuguesa que, em 1966, apresentou um protótipo do seu modelo a que lhe deu o nome de *Chaimite*. Esta viatura foi, sem dúvida, uma das melhores soluções que Portugal utilizou

¹⁶⁴ TELO, António José, «A prioridade a África (1959-1974)», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coordenação de Nuno Severiano Teixeira, 4.º Vol., Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004, p. 476.

nos vários teatros de operações, a partir de 1967, pois para além de ser uma viatura de baixo custo, podia ser utilizada em missões de transporte, escolta e reconhecimento e que tinha, ainda, a particularidade de ser um veículo blindado que oferecia boa proteção contra as minas sendo, também, eficaz para atravessar cursos de água¹⁶⁵.

Para resolver o problema do transporte tático, Portugal utilizou uma solução semelhante à da aquisição da *Chaimite* e a posição política foi no sentido de fabricar em empresas privadas as principais viaturas de transporte tático que foram utilizadas pelo Exército no teatro de operações de África. Foram, então, selecionados dois veículos: o «Mercedes Unimog» e os camiões da «Berliet», de origem alemã e francesa respetivamente, estando dentro da lógica dos novos fornecedores de que Portugal dispunha. Foram recebidos lotes de ambos, adquiriu-se as licenças de fabrico e foi recebida ajudas financeiras, das empresas fornecedoras, para que fosse possível criar linhas de montagem em Portugal. A viatura «Berliet», por exemplo, foi fabricada em Portugal pela empresa Metalúrgica Duarte Ferreira que estava sediada no Tramagal¹⁶⁶. Estes veículos passaram a ser os mais utilizados nos diversos cenários de conflito e foram substituindo os transportes de origem americana que foram levadas, inicialmente para África¹⁶⁷, como, por exemplo o jipe «Dodge» de ¾ toneladas e a «GMC» de 2.5Ton e de eixo 6X6.

Um dos grandes problemas dos transportes do Exército, no Ultramar português, era a grande variedade de tipos, marcas e modelos de viaturas existentes o que não permitia uma eficiente racionalização dos meios operacionais tendo em conta que a sua manutenção e reparação era muito dificultada por fatores como o grande número de artigos diferentes, muitas vezes, de muito difícil substituição ou de obtenção muito demorada, pois geralmente não eram fabricados em Portugal e, além disso, a sua obtenção estava, muitas vezes, condicionada pela política internacional¹⁶⁸.

¹⁶⁵ TELO, António José, «*A prioridade a África (1959-1974)*», Nova História Militar, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coordenação de Nuno Severiano Teixeira, 4.º Vol., Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004 p.477.

¹⁶⁶ MONTEIRO, Pedro Manuel, *Berliet, Chaimite e UMM. Os Grandes Veículos Militares Nacionais*, Lisboa, Contra a Corrente Lda., 2018, p. 11.

¹⁶⁷ TELO, António José, «*A prioridade a África (1959-1974)*», in, *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coordenação de Nuno Severiano Teixeira, 4.º vol., Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004, p.477.

¹⁶⁸ PT/AHM/FO/007/B/29/340/8.

5.1. REGIÃO MILITAR DE ANGOLA

Os acontecimentos em Angola, em maio do ano de 1961, obrigaram o governo português a elevar os efetivos na região militar a níveis bem superiores aos que estavam previstos o que originou uma situação para que, de certa forma, o Exército não estava preparado, pois não existiam meios militares de transporte suficientes para uma eficiente resposta militar à situação nem haviam estruturas com condições de fazer o apoio às forças militares que, entretanto, foram chegando à região e, por isso, foi necessário recorrer ao fretamento de viaturas civis para o deslocamento das forças para as zonas onde ocorreram as sublevações. Tendo em consideração os diversos fatores de ordem operacional e logística a Região Militar de Angola foi dividida em zonas de intervenção que foram a do Norte, onde se incluía a capital Luanda, a de Leste, do Centro e do Sul.

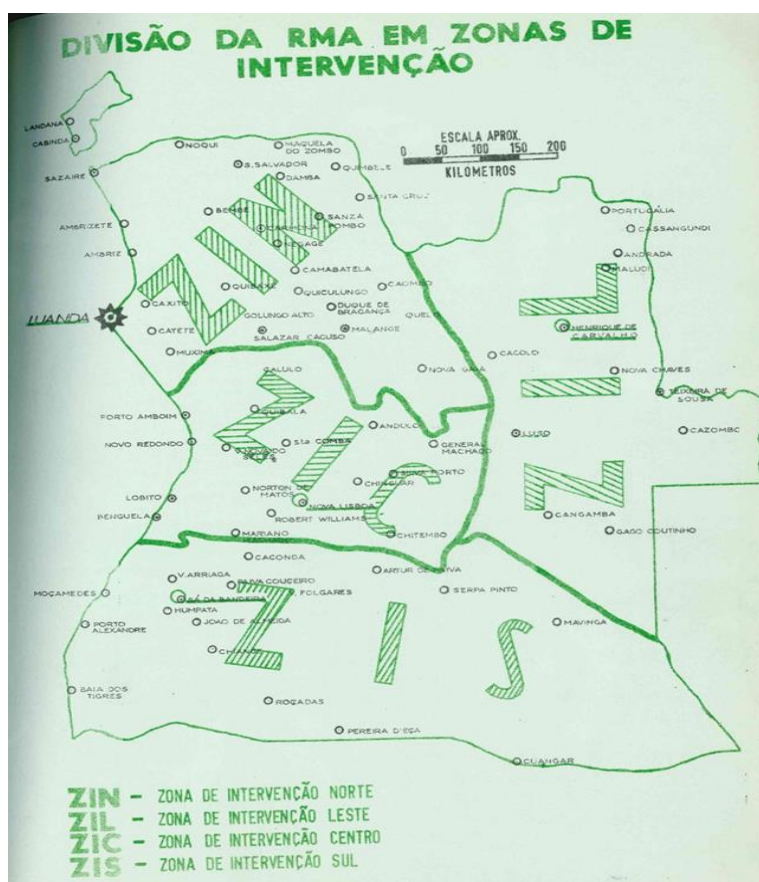


Figura 21 – Zonas de Intervenção em Angola¹⁶⁹.

¹⁶⁹ Quartel General da Região Militar de Angola, *Os Serviços Logísticos na RMA: Relatório anual referido a 1962*, Luanda, [s.d], p. 40.

Os abastecimentos eram levados para todo o território de Angola, exceto Cabinda que só podia ser abastecida por via marítima ou aérea, em viaturas militares ou civis fretados através dos denominados movimentos logísticos mais conhecidos por MVL.

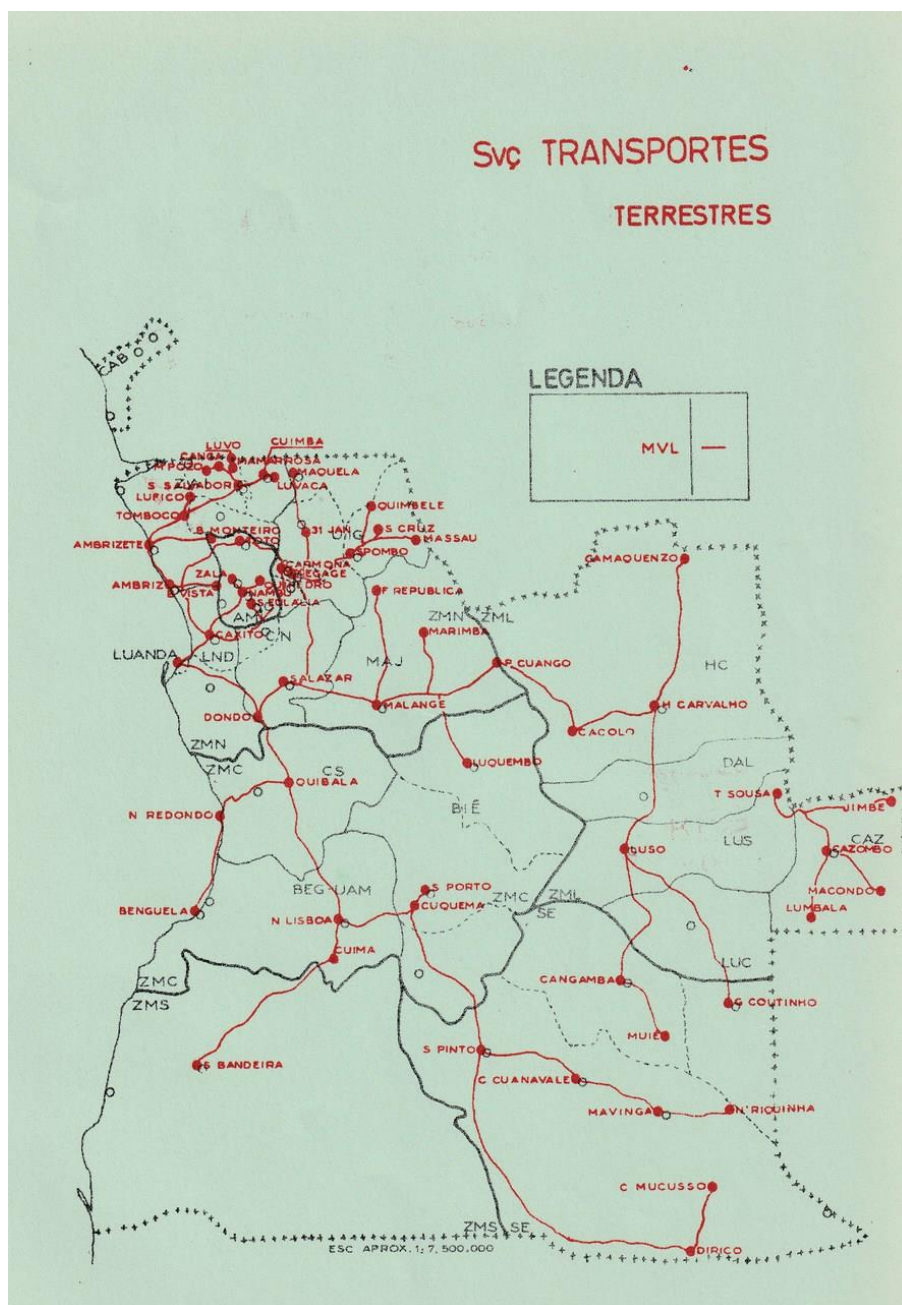


Figura 22 – Mapa dos Movimentos Logísticos¹⁷⁰.

¹⁷⁰ Quartel General da Região Militar de Angola, *Relatório Anual de Logística de 1970*, p. 118.

Tendo em consideração as condições operacionais existentes na Província, logicamente, a base logística de Luanda é a mais densamente ocupada e é a mais independente na utilização dos transportes terrestres, marítimos e aéreos, em relação à necessidade de recurso a organizações civis tendo em conta que os transportes existentes entre o porto e os depósitos são essencialmente militares. A restante zona de intervenção norte tinha, também, uma grande densidade de ocupação militar.

As outras zonas de intervenção recebiam parte dos reabastecimentos a partir de Luanda essencialmente por via marítima e caminhos de ferro, no início das operações, e, mais tarde, também, por meios aéreos.

Na realidade, em termos de orgânica operacional, nunca existiu um Serviço de Transportes organizado, na Região Militar de Angola. Mas com a necessidade de se controlar os vários movimentos de transporte quer fossem efetuados por via aérea ou marítima tanto de forças militares como de material foi criada, em abril de 1962, uma Secção de Transportes que estava inserida na 4ª Repartição do Quartel General. Esta Secção era responsável pela satisfação das requisições relacionadas com o reabastecimento das unidades, a partir da Base Logística de Luanda, e pelo controlo de todos os movimentos de tropas que eram efetuados por via aérea e, uma grande parte, dos que eram feitos por via marítima.

Ultrapassados os primeiros problemas que os impactos do começo das ações militares tiveram na organização militar, os transportes na RMA foram-se desenvolvendo e melhorando gradualmente.

Desde o início das operações militares que havia a consciência que era preciso reformular a capacidade de transporte existente e, por isso, foi apresentada, às instâncias superiores, a necessidade de ser organizada uma nova composição para as companhias de transporte de maneira a suprir as necessidades de transporte na RMA e, assim, mitigar a necessidade do recurso a viaturas civis, bem como da necessidade de existir uma reserva de viaturas para fazer face, não só a situações de emergência, como por exemplo o reforço de determinadas zonas que a situação militar assim o exija mas também para fazer face às avarias mecânicas nas viaturas existentes para que se conseguisse manter altos níveis de operacionalidade.

Quando, em 1962, a Secção de Transportes foi criada ela já dispunha, para além dos meios de transporte fretados à sociedade civil, de uma Companhia com cerca de 26 viaturas «Volvo» de 6,5 toneladas de carga útil, uma Companhia de 26 viaturas Mercedes de 4,5 toneladas de carga útil

e uma Companhia com 10 viaturas de 3 toneladas de carga útil¹⁷¹. Estas três Companhias existentes eram as responsáveis pela capacidade militar de transporte e, como já referido anteriormente, eram reforçadas pelo recurso ao aluguer de viaturas civis.

Com a remodelação do dispositivo militar, em 1962, na Província, vai ser preciso deslocar grandes efetivos para zonas menos acessíveis do território, especialmente para a zona de intervenção norte (ZIN), e consequentemente vai ser necessário fazer, também, alterações do ponto de vista logístico. Com estas alterações do dispositivo os transportes marítimos e ferroviários diminuem drasticamente sendo necessário para a movimentação de efetivos e materiais um aumento, correspondente, de movimento rodoviário que vai implicar uma utilização elevada do número de viaturas de grande capacidade¹⁷².



Figura 23 – Coluna militar em Angola em 1966 (PT/AHM/FE/CAVE/CF/A20-0580/017).

¹⁷¹ Quartel General da Região Militar de Angola, *Os Serviços Logísticos na RMA: Relatório anual referido a 1962*, Luanda, [s.d], p. 72.

¹⁷² PT/AHM/FO/007/B/29/340/8.

As colunas militares, ou comboio de viaturas, nos seus percursos estavam dependentes de muitos fatores de onde se salientam o número e tipo de viatura de que eram compostas, a percentagem de viaturas civis, o percurso a realizar tendo em conta estado das estradas e a velocidade que era, muitas vezes, imposta e controlada pelas escoltas militares¹⁷³.



**Figura 24 – Coluna militar em operação em, 1961, em Nuambangongo
(PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A12/0358/005).**

¹⁷³ Quartel General da Região Militar de Angola, *Os Serviços Logísticos na RMA: Relatório anual referido a 1962*, Luanda, [s.d], p. 73.

A partir de 1963 as chefias militares começaram a equacionar a necessidade de reformular os serviços de transporte e a pensar na organização de companhias de transporte fazendo-se estudos comparativos sobre os encargos dessas companhias em comparação com o aluguer de viaturas civis. Para o Ministério do Exército, tendo em conta os custos associados à manutenção das viaturas, era mais barato o aluguer de viaturas civis, mas com o aumento das operações militares começam a surgir problemas de se conseguir esse mesmo aluguer pois os camionistas civis, prontos a serem contratados para viajar sem risco de guerra, não estavam dispostos a viajar quando os riscos aumentavam. Por isso, são criadas algumas comissões para estudarem a organização de companhias de transporte para poderem substituir qualquer dificuldade na contratação de camionistas civis.

Com o evoluir da situação na Região Militar de Angola a secção de transportes foi-se adaptando às condicionantes do sistema militar apresentando nos anos 70 uma maior organização para fazer frente às necessidades das forças militares em campanha. Assim, a secção de transportes da 4ª Repartição do Quartel General da RMA tem um conjunto de atribuições de que se destacavam¹⁷⁴:

- O planeamento, organização e o controlo do sistema de transportes da RMA bem como o planeamento e execução das colunas logísticas que partiam da base em Luanda.
- Tinha a seu cargo o planeamento e a execução dos transportes das Unidades que se realizavam na Província e a coordenação do transporte do pessoal a partir de Luanda para o interior do território
- Organizava o embarque, desembarque, cargas e descargas de navios fretados e recenseava, requisitava e mobilizava viaturas e condutores civis.

A Secção de Transportes era constituída por uma chefia, uma secção de receção e expedição de cargas por via terrestre, aérea e via marítima e tinha delegações em Cabinda, Nova Lisboa, Luso, Henrique de Carvalho, Lobito e Teixeira de Sousa que tinham como competências acionar o transporte de pessoal e material dentro da sua área.

¹⁷⁴ Quartel General da Região Militar de Angola, *Relatório Anual de Logística de 1970*, p. 120.

Nos anos 70 o sistema de transportes na Província de Angola funcionava, com meios militares, baseado em duas companhias de transporte com oito secções de transporte em Luanda e uma companhia de transporte a três secções que se encontrava no Luso. Contava, também, com alguns aviões, de transporte de passageiros e carga, «Nord Noratlas»¹⁷⁵, aviões ligeiros «Auster» e «Dornier DO 27», bem como com uma lancha de desembarque e navios patrulha. Tendo em conta que os meios militares não tinham capacidade de carga suficiente para todas as necessidades na RMA era frequente o recurso a meios de transporte civis tais como, na componente terrestre, a carreiras de camionagem, ao caminho de ferro e a viaturas de carga fretadas. Nos meios aéreos eram utilizadas as carreiras de aviões e aerotáxis fretados e, em relação aos meios marítimos, os barcos de cabotagem¹⁷⁶.

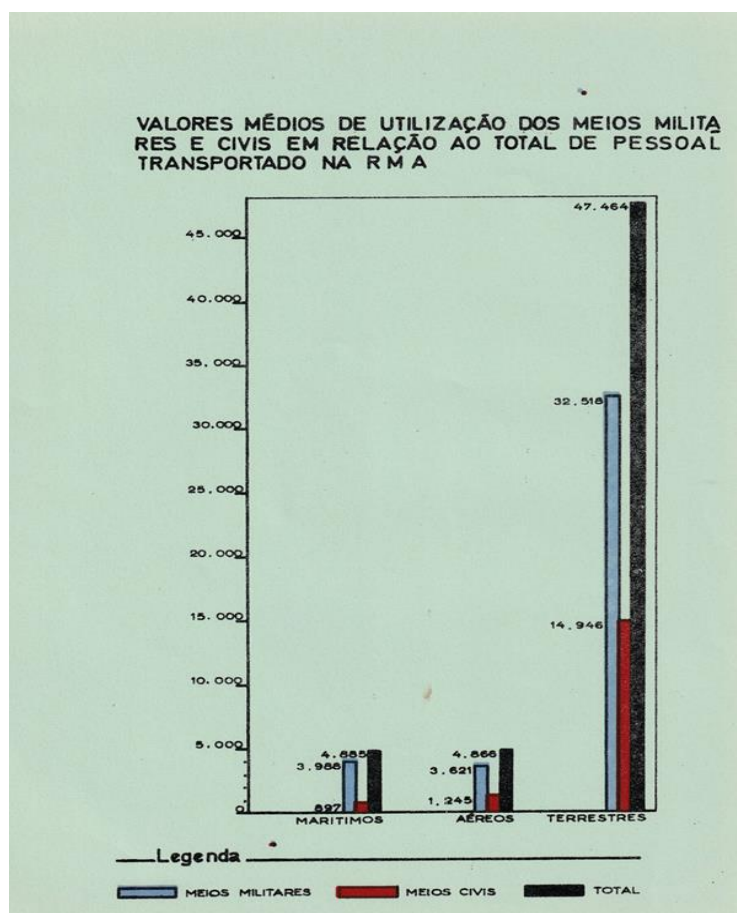


Figura 25 – Gráfico dos meios utilizados para transporte de pessoal na RMA¹⁷⁷.

¹⁷⁵ Também conhecidos por «Nord Atlas».

¹⁷⁶ Quartel General da Região Militar de Angola, *Relatório Anual de Logística de 1970*, p. 124.

¹⁷⁷ Idem, *ibidem*, p. 260.

A organização, controle, acionamento e coordenação dos transportes estavam a cargo da Secção de Transportes que, organicamente, dependia da 4ª Repartição do QG da RMA. Esta Secção após receber as requisições de transporte das Unidades e Estabelecimentos Militares fazia a triagem dos pedidos a fim de os classificar consoante as vias a utilizar que poderiam ser a rodoviária, ferroviária, marítima e aérea.

No movimento rodoviário o planeamento dos MVL era feito mensalmente em que era relacionada toda a carga que era necessário transportar para assim ser calculado o número de viaturas necessárias. Esta necessidade de viaturas era comunicada ao Batalhão de Intendência de Angola (BIA) que, por sua vez, se encarregava de fazer a nomeações de viaturas tendo em conta a disponibilidade das Secções de Transporte. Quando as viaturas militares não eram suficientes para o serviço recorria-se a viaturas civis em que os seus proprietários assinavam um contrato prévio para cada MVL. Os proprietários de viaturas civis que estivessem interessados em fazer serviços de transporte para as forças militares podiam inscrever-se para tal e eram, posteriormente, nomeados por escala. Segundo estatística do QG da RMA no final do ano de 1970 estavam inscritas para estes serviços cerca de 370 viaturas¹⁷⁸.

As três Companhias de Transporte existentes na RMA tinham as sua zonas de intervenção definidas e mantinham secções destacadas distribuídas por várias localidades do território. Estavam, geralmente, equipadas com viaturas «Berliet Tramagal», «Volvo» e «Mercedes». Para reforço destas Companhias de Transporte existiam as Secções Transportes Gerais.

Quando a carga a transportar podia ser feita por caminho de ferro o seu transporte era requisitado diretamente às companhias transportadoras pela secção de transportes ou pelas entidades requisitantes se para isso estivessem autorizadas.

O transporte aéreo era realizado tanto por aviões militares como civis. Nos transportes militares eram utilizados, essencialmente, os aviões «Nord Noratlas», e estavam estabelecidas carreiras periódicas. A Força Aérea, com os seus aviões de carga, operava entre Luanda, Cabinda, S. Salvador, Maquela, Eulália, Negage, Henrique de Carvalho, Luso, Cazombo, Cangamba, Cuito, Cuanavale, Gago Coutinho, N'Riquinha e Luiana, fazendo transportes de pessoal e material. A utilização de aviões civis era, essencialmente, destinada a transportar produtos frescos para o abastecimento das Unidades. Estes fretamentos contratados a empresas aéreas da Província eram

¹⁷⁸ Quartel General da Região Militar de Angola, *Relatório Anual de Logística de 1970*, p. 125.

precedidos de concursos públicos e podiam ser regulares ou acidentais. Para os fretamentos regulares estavam previstas carreiras periódicas e para os acidentais eram estabelecidos, caso a caso, horários e locais de embarque e partida¹⁷⁹.

Em relação aos transportes por via marítima eram feitos por barcos pertencentes ao Comando Naval de Angola ou fretados a empresas civis. Na utilização dos transportes efetuados pelo CNA era feito um planeamento mensal das viagens a realizar. Os transportes a realizar pelas empresas civis eram utilizados para fazer a ligação entre os portos de Luanda e Cabinda, entre Luanda e Nóqui e, com menos frequência, entre Luanda e Santo António do Zaire. Estes transportes tinham, geralmente, uma periodicidade de duas vezes por mês.

Foi também usada, ainda que numa escala reduzida, a linha de caminho de ferro de Luanda para Malange.

5.2. REGIÃO MILITAR DE MOÇAMBIQUE

Com o começo do conflito em Moçambique o Exército teve que se organizar para se conseguir adaptar a um tipo de operações militares para o qual não estava, na época, totalmente preparado. Assim, teve que criar todo o tipo de novas estruturas para conseguir aumentar as suas capacidades de reabastecimento e de apoio logístico e, consequentemente as suas capacidades de transporte.

O apoio logístico às forças militares em operação na RMM era particularmente complexo pois tinha um conjunto de características especiais tendo em conta a guerra subversiva que estava em curso e os condicionamentos próprios gerados pela configuração do território e, inicialmente, pela concentração dos centros logísticos em Lourenço Marques, atual cidade de Maputo e, por isso, muito longe das zonas de operações. Essas características especiais que tinham implicação no funcionamento do sistema de transportes eram, por exemplo, a grande descentralização, a grande dispersão dos órgãos logísticos aliados a grandes problemas de segurança, dificuldades no que se refere aos transportes terrestres e a necessidade de recorrer, em larga escala, aos transportes aéreos e marítimos e de uma cuidadosa manutenção do material¹⁸⁰.

¹⁷⁹ *Quartel General da Região Militar de Angola, Relatório Anual de Logística de 1970*, p. 127.

¹⁸⁰ *Quartel General da Região Militar na RMM, 4ª Repartição, A Logística na RMM: Síntese, 1970*.

No que diz respeito aos fatores geográficos o sistema de transportes foi confrontado com um conjunto de problemas de que se salienta:

- A configuração geográfica da Província.
- As grandes distâncias a percorrer com uma grande escassez de vias de comunicação terrestres e a grande dificuldade de se transitar em extensas áreas, especialmente, durante as épocas das chuvas. Além disso, os rios eram um grande obstáculo aos movimentos por via terrestres, tendo em conta, que a maior parte desses rios não tinham pontes ou outra obras que facilitassem o seu atravessamento.
- A grande dependência que as forças militares tinham, na sua atividade logística, dos transportes marítimos e aéreos bem como a dificuldade de se conseguir adquirir bens e serviços tendo em conta os fracos recursos económicos do território.

A atividade logística na RMM estava muito condicionada e dependente da eficácia e eficiência do sistema de transportes que nem sempre conseguiam satisfazer as necessidades porque o pessoal e o material não chegavam em tempo, oportuno, ao seu destino. O pessoal e o material ficavam a aguardar, por vezes, durante demasiado tempo para ser transportado e muito material acabava por se deteriorar, perdia-se e muitas vezes, simplesmente, desaparecia.

O aumento da necessidade de apoio às forças em operação originou que fosse necessário organizar uma maior capacidade de transporte que tivesse a capacidade de garantir um eficiente reabastecimento do dispositivo que estava implementado no terreno. É preciso ter em conta que a zona de retaguarda se encontrava a milhares de quilómetros de distância, no território de Portugal continental, e, por isso, com o início da luta armada foi necessário implementar todo um apoio logístico que implicava o desembarque de todo o pessoal e material, que vinha do continente, e que depois era preciso transportar para os locais onde se desenrolavam as operações militares.

Com o desenrolar do conflito e o consequente aumento das operações de guerra foi preciso alargar os depósitos de base, que só existiam em Lourenço Marques e passaram, também a desembarcar noutros portos do território como foram os casos da Beira, de Nacala e Porto Amélia. A partir destes portos era organizada toda uma estrutura logística de reabastecimento em que os transportes tiveram uma importância vital, destacando-se, principalmente, os transportes marítimos que operavam ao longo da costa e os transportes aéreos que conseguiam ter um maior

rendimento de relação espaço tempo para fazer chegar os abastecimentos necessários para que as forças militares, no terreno, conseguissem conduzir as suas operações de forma eficiente¹⁸¹.

A descentralização e a importância que os transportes tiveram na capacidade logística na província de Moçambique acabaram por levar à criação de uma chefia de um serviço de transportes que acabou por ter um desenvolvimento que não foi verificado nem em Angola nem na Guiné. Assim, os Serviços de Transporte dependiam de uma chefia que recebia todos os pedidos para tomar as medidas necessárias para satisfazer todas as necessidades operacionais o que originava que tivesse, para além dos seus próprios meios, utilizar os meios marítimos e aéreos que eram postos à sua disposição. O sistema de transportes concebido vai assentar num conjunto de capacidades que tinham a ver com as necessidades decorrentes de que o pessoal e o material, que vinham do exterior, fossem desembarcados não só em Lourenço Marques mas também noutros portos como a Beira, Nacala e Porto Amélia tendo em consideração as zonas onde estava previsto o seu consumo e utilização; das necessidades de serem reforçados os meios de transportes entre aquelas cidades, especialmente os meios aéreos, tendo em conta o reduzido apoio dado pela Força Aérea Portuguesa (FAP) e pela Direção de Exploração de Transportes Aéreos (DETA); necessidade de prolongar e reforçar os meios de transporte do litoral para o interior para que fosse conseguido um maior apoio às mais distantes como eram os casos dos distritos de Tete e Niassa e a necessidade de fazer o maior aproveitamento possível os meios de transportes civis, especialmente nas zonas onde não existia grande conflitualidade, a fim de ser possível libertar o maior número de meios de transporte militar para apoio às operações de combate.¹⁸²

Como já foi referido as portas de entrada da RMM de pessoal e material, que vinham do exterior, foram os portos de Lourenço Marques, Beira, Nacala e Porto Amélia, e, por isso, foi também necessário definir, para estes portos, áreas logísticas que tendo em conta a geografia física do território e a sua rede de comunicação terrestres acabou por ser dividida em quatro áreas logísticas que são as seguintes¹⁸³:

¹⁸¹ Instituto Universitário Militar, *As Campanhas Militares Terrestres no Teatro de Operações de Moçambique (1964-1975). Estudo da aplicação da Força por funções de combate*, Lisboa, IUM - Centro de investigação e Desenvolvimento, 2018, p. 85.

¹⁸² Quartel General da Região Militar na RMM, 4ª Repartição, *A Logística na RMM: Síntese*, 1970.

¹⁸³ Idem, *ibidem*.

- A 1ª Área Logística que abrangia os distritos de Lourenço Marques, Gaza e Inhambane e com origem em Lourenço Marques.
- A 2ª Área Logística que incluía os distritos da Beira, Vila Pery e Tete e com origem na Beira.
- A 3ª área Logística compreendia os distritos de Moçambique, Zambézia e Niassa e que tinha origem em Nacala.
- A 4ª área Logística compreendia o distrito de Cabo Delgado e tinha origem em Porto Amélia.

Para conseguir uma maior eficiência operacional os transportes na província de Moçambique estavam organizados em três sistemas que eram o primário, o secundário e o terciário¹⁸⁴.

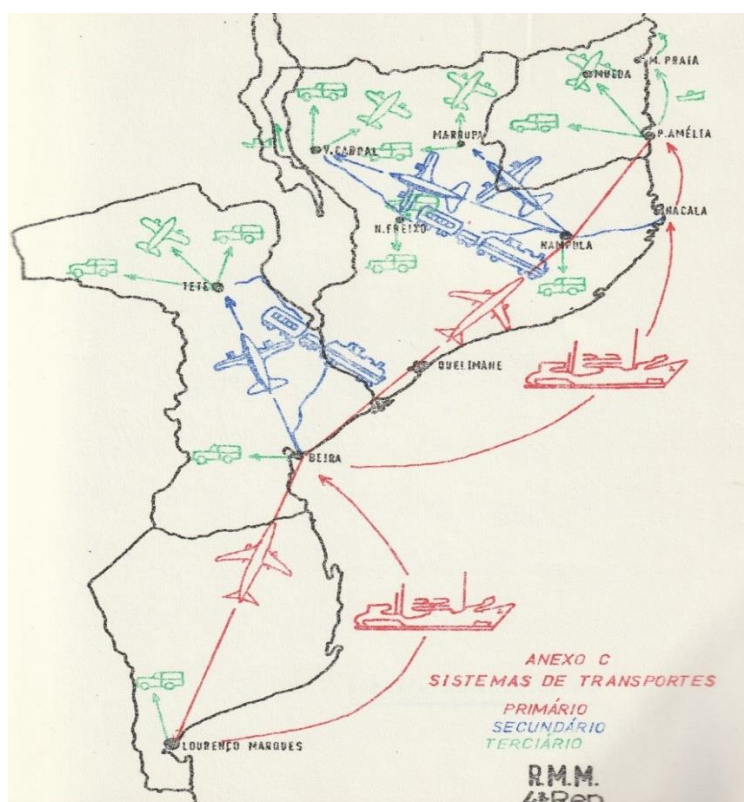


Figura 26 – Sistemas de Transporte da RMM¹⁸⁵.

¹⁸⁴ Estado Maior do Exército, *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África (1961-1974)*, 1º V., Lisboa, 1988, p. 481.

¹⁸⁵ Estado Maior do Exército, *O Apoio Logístico na Região Militar de Moçambique*, Lisboa, 1971.

O sistema primário era constituído por transportes marítimos que operavam entre Lourenço Marques e os portos da Beira, Nacala e Porto Amélia com a utilização do navio S. Brás e por transportes aéreos de grande carga entre Lourenço Marques e Beira, Nacala e Porto Amélia com recurso ao fretamento de aviões, «Boeing 737», da DETA.

O sistema secundário era constituído por transportes aéreos que operavam a partir de Lourenço Marques e que faziam ligações entre a Beira e Tete, entre a Nampula e Marrupa e entre Nampula e Vila Cabral. Este sistema de transportes era complementado com o recurso ao transporte ferroviário bem como aos meios rodoviários que lhes eram adjacentes.

O sistema terciário era constituído por transportes aéreos de pequeno porte e transporte rodoviário entre os locais do sistema primário e secundário e em pequenos navios entre Porto Amélia e Mocímboa da Praia.

Os muitos problemas, em relação aos transportes, postos pela situação militar no território de Moçambique levou a que a Repartição responsável por responder a esta situação a elaborar, em 1971, uma proposta com um conjunto de medidas para organizar um modelo de sistema de transporte que envolvia todos os Ramos da Forças Armadas. No fundo este sistema de transportes preconizava a necessidade da existência de um barco logístico, na RMM, para manter uma ligação permanente entre o sul e o norte da Província, mais transportes aéreos e a necessidade de aumentar a dotação de viaturas de vários tipos. Esta proposta tinha como principal preocupação as muitas dificuldades que a falta de transportes logísticos e táticos apresentava às forças militares afetando a sua atividade operacional na região.

O pedido de um barco logístico assentava, essencialmente, no problema do território estar sujeito a muitos meses de chuva, muitas vezes intensa, que acabava por interromper a única via terrestre que ligava o sul ao norte, o que dificultava muito o reabastecimento do interior e que conferia ao transporte marítimo a única via de reabastecimento viável. Os transportes marítimos existentes que eram os de cabotagem e os de longo curso mas que estavam longe de satisfazer as necessidades de movimentos de homens e material a efetuar dentro do âmbito militar. Os de cabotagem eram insuficientes, muitas vezes inadaptados à função para que eram requisitados, e com uma grande irregularidade no cumprimento de horários e os transportes marítimos de longo

curso não faziam escala em todos os portos, especialmente no de Nacala que era o maior porto de movimento militar¹⁸⁶.

A falta de viaturas e de alguns componentes para a sua manutenção e reparação com maior incidência para os pneus e baterias, especialmente para as viaturas «Unimog» e «Berliet», que eram as mais utilizadas na Província a par das «Mercedes» de 8 e 12T, as «Daimler» e os jipes «Land Rover», fazia com que, ainda no início dos anos 70, existisse uma grande dependência das viaturas civis. No final do ano de 1971 a utilização de viaturas civis para o transporte de pessoal rondava os 12%, a viaturas militares 50% sendo os restantes 38% transportados pelo caminho de ferro.

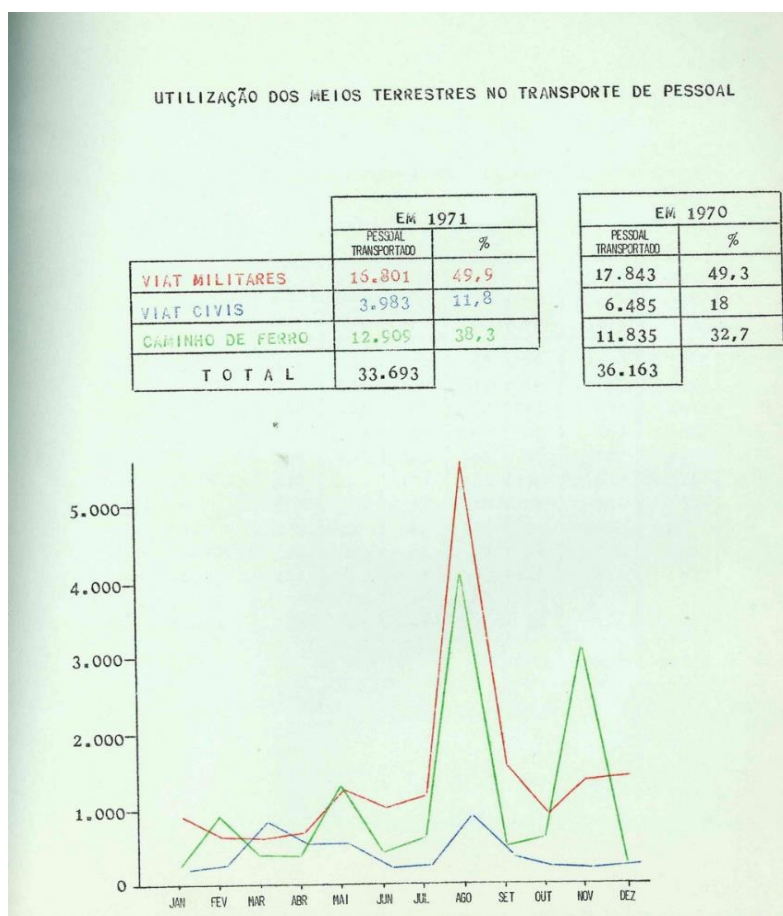


Figura 27 – Gráfico da utilização dos meios terrestres no transporte de pessoal¹⁸⁷.

¹⁸⁶ PT/AHM/FO/007/B/29/340/8.

¹⁸⁷ 4ª Repartição do Quartel General da Região Militar de Moçambique, *Relatório Logístico do ano de 1971*, Nampula, 1971.

Em relação ao transporte de carga por as viaturas civis tinham um peso maior na carga transportada pois representavam cerca de 50% do movimento¹⁸⁸.

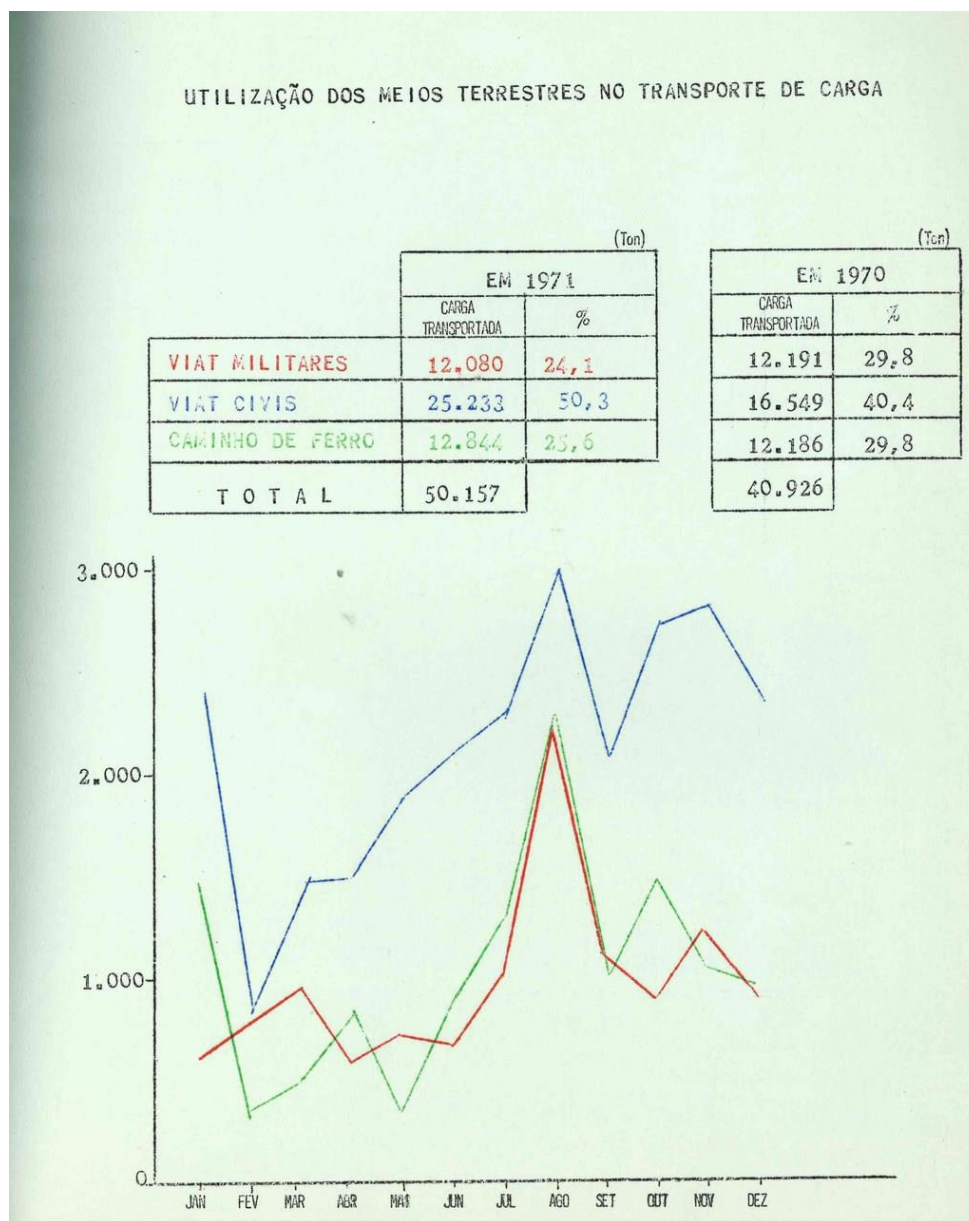


Figura 28 – Gráfico dos meios terrestres no transporte de carga¹⁸⁹.

¹⁸⁸ Idem, ibidem.

¹⁸⁹ 4ª Repartição do Quartel General da Região Militar de Moçambique, *Relatório Logístico do ano de 1971*, Nampula, 1971.

A estrutura do Serviço de Transportes da RMM, em vigor desde de dezembro de 1969, compreendia a chefia do serviço, que estava instalada em Nampula, e os órgãos de execução inerentes ao próprio Serviço. Estes órgãos de execução, que dependiam do chefe do serviço, eram constituídos por quatro Companhias de Transporte que eram:

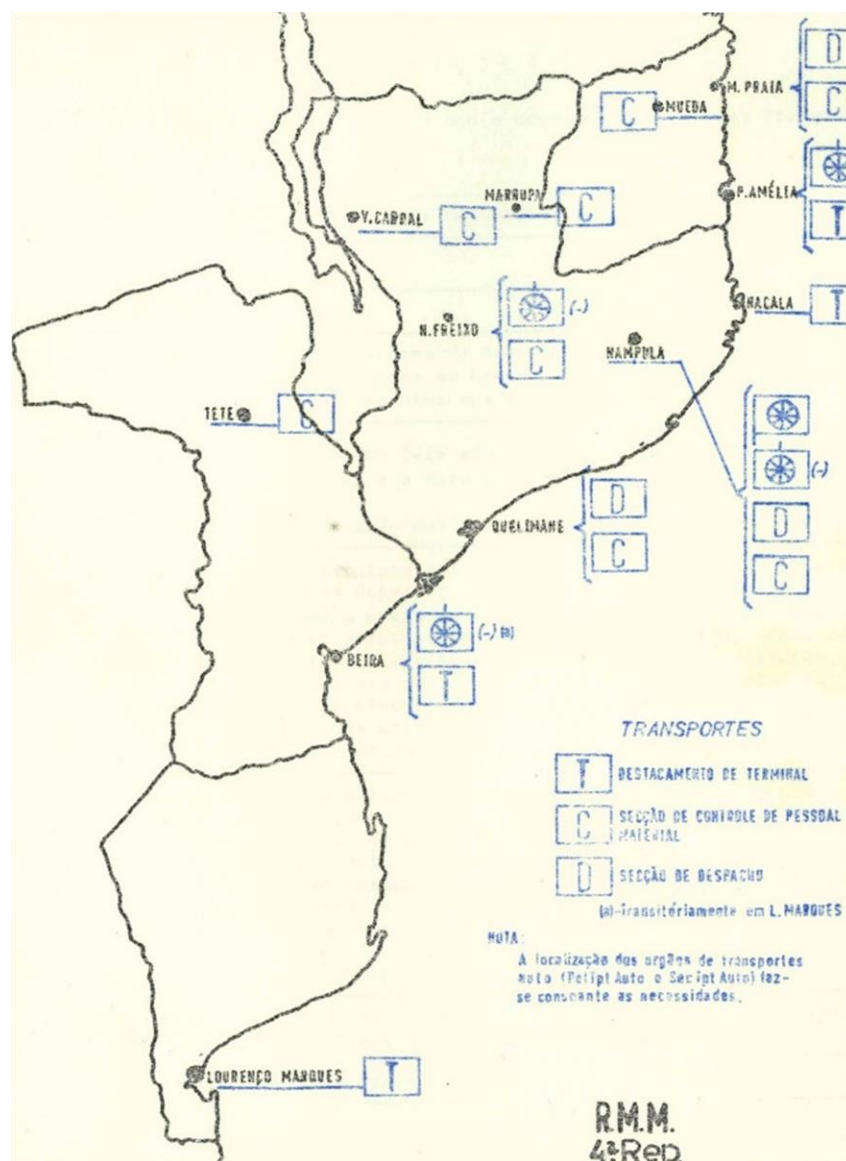


Figura 29 – Órgãos do Serviço de Transportes na RMM em 1971¹⁹⁰.

¹⁹⁰ 4ª Repartição do Quartel General da Região Militar de Moçambique, *Relatório Logístico do ano de 1971*, Nampula, 1971.

- A 1ª Companhia de Transportes com sede na Beira, provisoriamente em Lourenço Marques, e que tinha na sua dependência dois destacamentos terminal em Lourenço Marques e Beira e uma Secção de Controle de pessoal e material em Moatize.
- A 2ª companhia de Transportes com sede em Nampula e que tinha na sua dependência um destacamento terminal em Nacala, uma secção de Despacho em Nampula e uma Secção de controle de pessoal e material em Nampula.
- A 3ª Companhia de Transportes com sede em Nova Freixo e que tinha na sua dependência secções de controle de pessoal e material em Nova Freixo, Vila Cabral, Marrupa e Quelimane e uma secção de despacho em Quelimane.
- A 4ª Companhia de Transportes com sede em Porto Amélia e que tinha na sua dependência um destacamento terminal em Porto Amélia, duas secções de controle de pessoal e material em Mueda e Mocímboa da Praia e uma secção de despacho em Mocímboa da Praia.

A partir de 1973 é efetuada uma reestruturação, experimental, em que as companhias de transporte passaram a localizar-se em Lourenço Marques, Nampula, Tete e Porto Amélia¹⁹¹. Por outro lado, a necessidade de transportes, tendo em conta as dificuldades de movimento no território, levou o comando da região militar a ser obrigado a solicitar o recurso a transportes aéreos, mas devido às dificuldades da Força Aérea em satisfazer todos os pedidos que lhe eram dirigidos, originou que era necessário recorrer a contratos de fretamento de aviões civis para transporte de pessoal e material na Província.

Em 1974, o dispositivo de transportes, na Província de Moçambique, já se encontrava suficientemente estruturado para que fosse capaz de responder de forma eficiente às solicitações das forças operacionais que se encontravam no terreno. Assim, no sistema de transporte que estava implementado no terreno podemos destacar a existência de quatro Companhias de Transporte que estavam sediadas em Lourenço Marques, Nampula, Tete e Porto Amélia e a existência de nove terminais espalhados pelo território bem como de dois terminais principais de transporte que se encontravam em Lourenço Marques e Porto Amélia.

¹⁹¹ Instituto Universitário Militar, *As Campanhas Militares Terrestres no Teatro de Operações de Moçambique (1964-1975). Estudo da aplicação da Força por funções de combate*, Lisboa, IUM- Centro de investigação e Desenvolvimento, 2018, p. 88.

5.3. COMANDO TERRITORIAL INDEPENDENTE DA GUINÉ

Na Guiné não existia, praticamente, qualquer estrutura económica que conseguisse satisfazer, minimamente, as necessidades logísticas das forças militares enviadas para o território e as poucas que haviam estavam concentradas em Bissau que era uma pequena cidade muito pouco desenvolvida em termos de infraestruturas portuárias e onde existiam grandes dificuldades no armazenamento e manutenção dos abastecimentos e materiais que eram enviados de Portugal. Para ser possível sustentar a campanha na Guiné através da projeção de pessoal e material, a partir da metrópole, os transportes marítimos e aéreos eram deveras importantes.

O território da Guiné sempre teve dificuldades nos transportes pois os meios de transporte logísticos rodoviários, fluviais e aéreos não satisfaziam as necessidades de tráfego. Os transportes militares de Bissau para o interior e dentro do Comando Territorial Independente da Guiné eram muito dificultados pela deficiente rede de estradas e pela configuração do território e pelos perigos sempre constantes devido às ações militares de guerrilha efetuadas pelo PAIGC. Tinha uma grande extensão de vias fluviais, com quase inexistência de pontes, o que originava que a maior parte das comunicações com o interior da província fosse efetuado por estas vias, embora só fosse possível a utilização de embarcações de pequeno calado que estavam, também, muito condicionadas pelos movimentos das marés. Os principais portos fluviais eram o de Cacheu, Farim, Binta, São Domingos, Bambandica, Xitole, Buba, Catió e Cachine¹⁹².

A costa da Guiné é bastante recortada, mas não tem muitos locais acessíveis a fim de permitirem a instalação de grandes infraestruturas portuárias. Os principais portos marítimos eram o de Bissau, Bolama e o de Bubaque sendo que o maior porto natural é o de Bissau e, por isso, o mais importante pois era, praticamente, o centro de todas as comunicações marítimas e fluviais do território. Os meios da marinha não eram suficientes para satisfazer as necessidades do Exército o que originava que se tivesse de recorrer à colaboração das casas comerciais para, que com as suas embarcações, pudessem abastecer as forças militares instaladas no interior.

O transporte fluvial desempenhou um papel fundamental no reabastecimento das forças militares que se encontravam no interior do território. O problema é que nem sempre os meios fluviais existentes permitiam acorrer a todas as necessidades existentes, pois, as embarcações

¹⁹² Comissão para o Estudo, das Campanhas de África, *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África (1961-1974): Dispositivo das Nossas Forças na Guiné*, 3º V., Lisboa, Estado Maior das Forças Armadas, 1919, p. 35.

fretadas às entidades civis eram orientadas para os portos que interessavam às firmas comerciais o que originava que só podiam ser fretadas quando disponíveis, o que muitas vezes não era possível. Sucedia frequentemente, também, que quando o batelão estava disponível não havia rebocador. Estes meios, que pertenciam a empresas civis, pelas suas más condições e sendo insuficientes não permitiam um emprego regular nem um planeamento atempado¹⁹³. Deve ser salientado o facto que grande parte dos reabastecimentos militares eram feitos através destas embarcações, ou seja, desempenhavam um papel fundamental no apoio às forças militares no terreno e que, muitas vezes, não era possível serem substituídas por outro meio de transporte. Os meios fluviais, existentes, não permitiam acorrer convenientemente às necessidades de apoio logístico das Unidades. Tendo em conta todas estas condicionantes e como existia uma grande dependência do exterior em relação aos reabastecimentos bem como as dificuldades inerentes ao recurso à via fluvial era necessário e aconselhável existir níveis elevados de reservas, mas que face à grande falta de infraestrutura tornava muito difícil essa capacidade de organização logística.

Na utilização da muito deficiente rede de estradas da província, onde existia muitos caminhos de picada abertos pelos agricultores, o Exército utilizava, para satisfazer as suas necessidades de transporte, principalmente, o jipe «Lande Rover», os camiões de uma tonelada «Unimog» e os de quatro toneladas de marca «GMC»¹⁹⁴. Mesmo tendo os meios de transporte terrestre aumentado de importância ao longo da campanha eles eram utilizados prioritariamente pelas forças em operações táticas o que obrigava a necessidade de recorrer ao fretamento de viaturas civis para o apoio logístico tendo em conta que, como já foi salientado, também faltavam instalações de base para armazenamento e distribuição.

Os deslocamentos das colunas em viaturas auto tornava-se muito difícil e perigosa face à atividade das forças inimigas. Assim as colunas tinham que respeitar um conjunto de pressupostos na marcha e serem acompanhadas no seu movimento por forças de proteção mais conhecidas por escoltas. As constituições das escoltas variavam consoante o terreno, a situação, o efetivo e a importância das colunas e, em certos casos, a importância e a natureza da carga a transportar.

¹⁹³ *Relatório da posse de Comando do Exmº Brigadeiro Reymão Nogueira de 31 de outubro de 1966.*

¹⁹⁴ PT/AHM/FO/007/B/29/340/7.



Figura 30 – Coluna militar na picada do BCaÇ 8256¹⁹⁵.

O serviço de transportes neste teatro de operações compreendia uma chefia reforçada com alguns elementos dispersos, a Companhia de Terminal, que só foi criada em 1972, e uma Companhia de Transportes que se foi desenvolvendo a fim de conseguir satisfazer todas as necessidades das forças operacionais no terreno.

Competia à 4ª Repartição o planeamento do emprego dos meios da Companhia de Transportes que tinha uma orgânica prevista de 8 secções de transporte e uma dotação de 40 viaturas de transportes gerais. Mas, em 1966, por exemplo, esta companhia de transportes apenas estava equipada com 4 secções de transporte com cerca de 20 viaturas das quais, geralmente, metade estavam inoperacionais, o que trazia grandes dificuldades para o cumprimento dos serviços necessários¹⁹⁶. Os transportes terrestres, baseados na companhia de transportes, foram praticamente a totalidade dos transportes para os setores de Buba e Mansoa e teve, também, a seu

¹⁹⁵ Fotografia do arquivo da CECA. O BCaÇ. 8256 que operou na Guiné no setor de Bafatá entre 1968-1970.

¹⁹⁶ *Relatório da posse de Comando do Exmº Brigadeiro Reymão Nogueira de 31 de outubro de 1966.*

cargo o intenso tráfego de transporte de carga entre o porto de Bissau e os depósitos e destes para o porto¹⁹⁷.



Figura 31– Parque de Viaturas em Bafatá (PT/ AHM/FE/110/B4/MD/2-P.Viaturas).

A Companhia de Terminal apenas operava no porto e no aeroporto de Bissau e a sua missão enquadrava-se no âmbito de cargas e expedições, descargas e receções, triagem, armazenamento e controlo do material que chegava e partia de e para Portugal Continental.

No transporte de alguns bens essenciais à vida e à capacidade operacional das forças militares foi muito importante a ação da Força Aérea, que era quem tinha a responsabilidade pelo transporte aéreo e, mesmo que o total da carga transportada tenha sido apenas de cerca de 2%, não deixou de ser muito importante o seu contributo pois permitiu assegurar com rapidez e a segurança necessária a evacuação de feridos, os abastecimentos de frescos e de materiais onde a urgência era

¹⁹⁷ *Relatório de Comando da CTIG relativo a 31 de dezembro de 1966*, pp. 89-91.

prioritária bem como o serviço postal¹⁹⁸. A cooperação com a Força Aérea era, também, utilizada em algumas missões em apoio das forças terrestres. Existiam um conjunto de diretivas, denominadas NEP's, que determinavam as missões de transporte que a Força Aérea, estacionadas na Guiné, poderia executar em proveito das forças que estavam no terreno que poderiam ser:

- Transporte de Manobra (TMAN) que era todo o transporte que estava associado a operações em curso quer estivesse ligado à fase do assalto quer ao reforço ou abastecimentos das forças empenhadas em combate. Este apoio poderia ser efetuado com aterragem ou através de lançamento de paraquedas ou queda livre.
- Transporte de evacuação Sanitária (TEVS) que consistia na ação aérea que tinha por fim a evacuação para a retaguarda de sinistrados, feridos ou doentes. Este tipo de transporte implicava a existência a bordo de pessoal ou equipamento especializado.
- Transportes Gerais (TGER) que no fundo eram todo o tipo de transportes usuais em que predomina os transportes administrativos e logísticos de pessoal, material ou mistos.

O apoio da Força Aérea, durante a maior parte da guerra colonial, efetuada pelos aviões «Dornier DO 27», não satisfaziam as necessidades do CTIG o que obrigou o recurso aos transportes civis, especialmente, para a distribuição de viveres frescos e de pessoal acumulado em Bissau.

O Sistema de transportes utilizado na CTIG esteve sempre em contante evolução e atualização em toda a sua organização tendo em conta que nem todos os meios de transporte pertenciam ao Exército pois havia alguns que eram contratados na sociedade civil, se bem que ficavam à sua responsabilidade, e era necessário, portanto, proceder a toda uma coordenação e planeamento de transportes de pessoal, viveres e materiais necessários ao apoio das forças militares em operação e, também, muitas vezes para o apoio das populações locais. A existência de uma só Unidade de transportes rodoviária no território originava um grande desequilíbrio entre as necessidades e a capacidade disponível de transportes.

¹⁹⁸ Instituto Universitário Militar, *A Campanha Militar Terrestre no Teatro de Operações da Guiné (1963-1974). Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate*, Coord. BGEN Jorge Manuel Barreiro Saramago e TCOR Domingos Manuel Lameiras Lopes, Lisboa, IM-Centro de Investigação e Desenvolvimento, 2018, p. 231.

O Sistema de Transporte do Exército durante o período da guerra colonial teve que se adaptar a todas as solicitudes a que foi chamado tendo em conta a conjuntura político-militar. O Serviço de Transportes teve que ter a capacidade de manter operacional o serviço interno em que era responsável por todo o movimento de transportes militares, especialmente no apoio às forças militares que tiveram que ser enviadas para as províncias ultramarinas portuguesas face ao levantamento de grupos armadas que lutavam pela independência desses territórios. Também foi chamado a mobilizar forças de transporte para atuarem nos vários teatros de operações da guerra do ultramar, o que exigiu um grande esforço de recrutamento por parte do GCTA que era unidade operacional de transportes existente. Durante o período da guerra colonial o CGTA mobilizou, para Angola cerca de 21 companhias de transporte, 6 secções de transporte e 6 secções de transportes gerais¹⁹⁹; para Moçambique mobilizou 5 companhias de transporte e 2 destacamentos de terminal²⁰⁰ e para a Guiné mobilizou 6 companhias de transporte²⁰¹. Os Governos militares das províncias também faziam levantamento de algumas unidades de transporte com recurso ao recrutamento local.

FORMAÇÕES MILITARES MOBILIZADAS PELO GCTA					
ANGOLA	DATAS	MOÇAMBIQUE	DATAS	GUINÉ	DATAS
CTpts 335	1961-63	CTpts 736	1964-66	CTpts 735	1964-66
CTpts 336	1961-63	CTpts 1577	1966-68	CTpts 1576	1966-68
CTpts 337	1962-64	CTpts 2392	1968-70	CTpts 2348	1968-69
CTpts 653	1964-66	CTpts 2737	1970-72	CTpts 2642	1969-71
CTpts 654	1964-66	CTpts 3577	1972-74	CTpts 3433	1971-73
CTpts 655	1964-66	DestTerm 2092	1968-70	CTpts 9040/72	1973-74
CTpts 1532	1966-68	DestTerm 2283	1970-72		
CTpts 1533	1966-68				
CTpts 1534	1966-68				
CTpts 2345	1968-70				

¹⁹⁹ Comissão para os Estudos das Campanhas de África, *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África (1961-1974). Dispositivo das Nossas Forças: Moçambique*, 2ºV, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1989.

²⁰⁰ Comissão para os Estudos das Campanhas de África, *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África (1961-1974). Dispositivo das Nossas Forças: Moçambique*, 4ºV, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1989.

²⁰¹ Comissão para o Estudo, das Campanhas de África, *Resenha Historico-Militar das Campanhas de África (1961-1974): Dispositivo das Nossas Forças na Guiné*, 3º V., Lisboa, Estado Maior das Forças Armadas, 1989

CTpts 2346	1968-70				
CTpts 2347	1968-70				
CTpts 2687	1970-72				
CTpts 2688	1970-72				
CTpts 2689	1970-72				
CTpts 3526	1972-74				
CTpts 3527	1972-74				
CTpts 3528	1972-74				
CTpts 9041/73	1974				
CTpts 9042/73	1974				
CTpts 9043/73	1974				
SecTpts 820	1965-67				
SecTpts 821	1965-67				
SecTpts 874	1962-64				
SecTpts 875	1962-64				
SecTpts 1163	1967-69				
SecTpts 1164	1967-69				
SecTG 2099	1969-71				
SecTG 2100	1969-71				
SecTG 2290	1971-73				
SecTG 2291	1971-73				
SecTG 9090/72	1973-74				
SecTG 9091/72	1973-74				

A Direção do serviço de Transporte era a principal responsável pela organização de todo o movimento do pessoal e material quer fosse em Portugal quer na projeção das forças para o Ultramar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Sistema de Transportes do Exército português no período entre a implantação da República, em 1910, e o golpe militar, em 1974, que pôs fim ao regime, então vigente, foi-se transformando e adaptando ao sabor da evolução política, das necessidades da organização militar, das condicionantes económicas e das transformações tecnológicas.

Com o fim da monarquia o novo regime republicano só faz alterações ao *status quo*, anteriormente estabelecido, quando a isso é obrigado tendo em conta o perigo, sempre constante, da reação monárquica. O novo regime vai ser confrontado com uma constante conflitualidade e instabilidade política e social agravada por ser um país periférico, com enorme falta de recursos e, muitas vezes, dependente da ajuda externa o que não lhe vai permitir realizar grandes investimentos no Exército e, conseqüentemente, no seu sistema de transportes que assentava, essencialmente, na componente hipomóvel e por tímidos avanços na motorização. A Primeira Guerra Mundial veio pôr em evidência por um lado as deficiências e as dificuldades do sistema de transportes do Exército, mas por outro lado vai providenciar o contato com exércitos mais evoluídos e, por isso, o país vai ser obrigado a ter que investir em meios para adequar os transportes às situações que as operações militares vão exigir. Assim, vai ser necessário fazer o transporte de forças, primeiro para África e depois França e organizar a sua capacidade de movimentação, manutenção e reabastecimento nos vários teatros de operações onde tiveram que atuar. Sendo dois teatros de guerra completamente diferentes foi necessário adequar os meios existentes, e, entretanto, adquiridos, aos vários cenários de guerra que lhe foram sendo apresentados. Neste período sobressaíram as dificuldades da substituição das tropas estacionadas em França e da manutenção das forças nos territórios africanos, especialmente na província de Moçambique.

No período do pós-guerra até à constituição do Estado Novo as dificuldades financeiras aliadas à instabilidade política não permitiu ao Exército consolidar a organização do seu sistema de transportes, aproveitando os avanços tecnológicos resultantes das experiências resultantes da grande guerra, continuando a ter o seu serviço de transporte com uma grande incidência nas viaturas hipomóveis, situação que se vai manter, praticamente, até ao início dos anos 50.

O Estado Novo vai manter a organização do Exército virado para consumo interno em que o sistema de transportes era baseado no fretamento de navios para o transporte de pessoal, animal e material para as ilhas e para as províncias ultramarinas e na criação, dentro da Arma de

Engenharia, do GCTA que era complementado pelas companhias hipomóveis pertencentes à Administração Militar e à Artilharia

A Segunda Guerra Mundial veio dificultar a capacidade do regime em desenvolver qualquer tentativa de modernizar os transportes militares, tenho em conta a situação existente na Europa, pois os países beligerantes dificultavam a aquisição, por parte do governo português, das viaturas necessárias ao serviço do Exército bem como enfrentou grandes dificuldades na aquisição de combustíveis e lubrificantes. Para contornar este problema o governo determinava, quando necessário, a mobilização de viaturas e condutores civis para fazer frente às dificuldades da falta de meios de transporte no Exército quer fossem para exercícios de manobras quer fossem para situações de emergência ou para as necessidades da sua vida corrente.

O grande salto qualitativo e quantitativo nos transportes do Exército vai dar-se com a adesão de Portugal ao Pacto Atlântico em 1949. Com a adesão à NATO, e posteriormente, com alguns acordos bilaterais com os Estados Unidos e a Inglaterra, Portugal vai receber apoio em material e em formação. É neste período que os transportes vão ter uma organização e uma especialização, segundo o modelo americano, em que avançará para a total motorização e em que serão criadas um conjunto de especialidades ligados ao serviço de transporte e que culmina com a criação da Direção de Transportes.

Com o levantamento das ações armadas, por parte dos movimentos de libertação das colónias portuguesas, o Exército é obrigado a desenvolver toda uma organização do seu sistema de transportes para conseguir responder eficazmente às necessidades que se vão apresentar não só para conseguir projetar as suas forças militares nos territórios ultramarinos mas, também, conseguir manter toda uma estrutura capaz de fornecer as condições necessárias à manutenção das forças no terreno com as dificuldades apresentadas pela situação da principal base logística estar concentrada a milhares de quilómetros.

Por outro lado, as relações políticas do regime com os restantes membros do Pacto do Atlântico aumentaram as dificuldades para aquisição viaturas e, mesmo para a utilização dos meios recebidos ao abrigo de acordos de adesão, na luta armada nos territórios portugueses em África.

A evolução do sistema de transportes, durante o período em estudo, assenta na evolução tecnológica observada, desde o princípio do século, com a evolução das viaturas de tração animal para uma total motorização nos anos cinquenta e, também, com a necessidade de se adaptar às situações que teve responder, especialmente, nas situações operacionais em ambiente de conflito

como foram os períodos da Primeira Guerra Mundial e, posteriormente, nas ações militares na denominada Guerra Colonial. Nos anos setenta pôde, também, utilizar novas possibilidades de avanços tecnológicos como foi o caso do meio de transporte aéreo para o serviço de transportes de tropas o que diminuiu o tempo e os incômodos das viagens marítimas

Um trabalho de pesquisa de um período tão alargado como é o caso em estudo tem sempre o perigo de nunca estar terminado pois pode ficar sempre algo para analisar e estudar. É sempre possível, e plausível, que cada capítulo deste trabalho possa originar uma nova dissertação com novos pontos de vista ou novas hipóteses de pesquisa que assentem sobre outros ângulos de aproximação ao tema.

O sistema de transportes com o seu conjunto de meios que pode ter à sua disposição é uma componente importante na organização militar, quer em tempo de paz quer em campanha, e pode contribuir decisivamente para que as forças militares consigam manter altos níveis de operacionalidade, pois são os transportes que permitem a sua rápida movimentação, manutenção, reabastecimento e evacuação tão importantes para a vida e a capacidade logística e operacional do Exército.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES IMPRESSAS

Arquivo Histórico Militar

PT/AHM/Div/03/02/14

PT/AHM/Div/1/35/185

PT/AHM/Div/1/35/272

PT/AHM/1/Div/35/1284

PT/AHM/Div/1/35/1345

PT/AHM/FO/006/D/01/22

PT/AHM/FO/006/D/0123

PT/AHM/FO/006/D/0148

PT/AHM//FO/006/F/02/139

PT/AHM/FO/006/J/566

PT/AHM/FO/006/H/20/373 a 375

PT/AHM/FO/007/B/29/340

PT/AHM/FO/007/B/32/346

PT/AHM/Div/3/02/16

PT/AHM/Div/3/01/19

Arquivo Histórico Ultramarino

PT/AHU/02.04.14.862/1

PT/AHU/02.04.15.866/2

PT/AHU/02.03.47.704

Colecção Official de Legislação Portuguesa, Ano de 1906, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907

Colecção das Ordens do Exército do ano de 1911, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912

Colecção das Ordens do Exército do ano de 1912, Lisboa, Imprensa Nacional, 1913

Colecção das Ordens do Exército do ano de 1915, Lisboa, Imprensa Nacional, 1916

Decreto de 25 de maio de 1911.

Decreto-Lei nº 28:401 de 31 de dezembro de 1937.

Decreto-Lei nº 29:957 de 06 de outubro de 1939.

Decreto-Lei nº 33:472 de 29 de dezembro de 1943.

Lei nº 1960 de 1 de setembro de 1937.

Ordens do Exército de 1937 a 1945, 1ª Série, Exército Português, Lisboa, Imprensa Nacional

Portaria nº 1:223 de 26 de janeiro de 1918.

Portaria 1224 de 09 de fevereiro de 1918.

Portaria nº 10:790 de 08 de dezembro de 1944.

Portaria nº 11:025 de 14 de julho de 1945.

Portaria nº 11:072 de 28 de agosto 1945.

Instruções para Embarque e Desembarque de Tropas/CEP, publicadas por ordem do Ministério da Guerra, para conhecimento confidencial das forças expedicionárias, Lisboa, Typ. Da A Editora L.A, 1917.

Quartel General da Região Militar de Angola, *Os Serviços Logísticos na RMA: Relatório anual referido a 1962*, Luanda, [S.d].

Quartel General da Região Militar de Angola, *Relatório Anual de Logística de 1970*.

Quartel General da Região Militar na RMM, 4ª Repartição, *A Logística na RMM: Síntese*, 1970

Quartel General da Região Militar de Moçambique, 4ª Repartição, *Relatório Logístico do ano de 1971*, Nampula, 1972

Regulamento para o Serviço de Etapes [...], Lisboa, Imprensa Nacional, 1905.

Regulamento para o Serviço militar de caminhos de ferro, Lisboa, Imprensa Nacional, 1914.

Relatório da posse de Comando do Exmº Brigadeiro Reymão Nogueira de 31 de outubro de 1966.

Relatório de Comando da CTIG relativo a 31 de dezembro de 1966.

ESTADO MAIOR DO EXÉRCITO, *O Apoio Logístico na Região Militar de Moçambique*, Lisboa, 1971.

BIBLIOGRAFIA GERAL

ARAÚJO, Manuel Gomes de

Mecanização e Motorização: suas causas e efeitos no combate e na batalha, Lisboa, Editorial Império, 1941.

ARRIFES, Marco Fortunato

A Primeira Grande Guerra na África Portuguesa. Angola e Moçambique (1914-1918), Lisboa, Edição Cosmos. Instituto de Defesa Nacional, 2004.

BOAVIDA, António da Cruz Gormicho

Logística: Introdução ao seu estudo, Lisboa, [s.n], 1954.

CABRAL, Vitor A. H

Transportes Automóveis e a Circulação, Rio de Janeiro, Gráfica Laemert Lda, [s.d].

COMISSÃO DE AUTOMOBILISMO MILITAR

Bases para o concurso para aquisição de viaturas automóveis, Lisboa, Tipografia Paulo Guedes e Saraiva, 1916.

COMISSÃO PARA O ESTUDO, DAS CAMPANHAS DE ÁFRICA

Resenha Histórico – Militar das Campanhas de África (1961-1974): Enquadramento Geral, 1ºV, Lisboa, 1988.

Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África (1961-1974). Dispositivo das Nossas Forças: Moçambique, 2ºV, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1989.

Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África (1961-1974). Dispositivo das Nossas Forças: Moçambique, 4ºV, Lisboa, Estado Maior do Exército, 1989.

Resenha Historico-Militar das Campanhas de África (1961-1974): Dispositivo das Nossas Forças na Guiné, 3º V., Lisboa, Estado Maior das Forças Armadas, 1989.

Subsídios para o Estudo da Doutrina Aplicada nas Campanhas de África (1961-1974), Lisboa Estado-Maior do Exército, 1990.

CORPO EXPEDICIONÁRIO PORTUGUÊS

Organização (Disposições publicadas nas O.S. até 22 de janeiro de 1919), França, 1919.

CORREIA, General J. Santos,

Ngiva. Campanha do sul de Angola em 1915. Seus antecedentes – Naulila, Lisboa, Gráfica Lisbonense, 1943.

COSTA, General Gomes da

A Guerra nas Colónias, Lisboa, sociedade Editora Arthur Brandão & C^a, 1925.

EÇA, General Pereira de

A Campanha d Sul de Angola, Lisboa, Tip. Lusitânia, 1922.

FREIRIA, Fernando

Os Portugueses na Flandres, Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1918.

GUERRA, Alfredo

«Artilharia Hipomóvel. Suas Possibilidades, Acção e Emprego», *Revista Defesa Nacional* n° 74, Sociedade Astória, Lisboa, Junho de 1940.

GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves

Sessenta Séculos sobre Rodas, Porto, Fundação Salvador Caetano, 1996.

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR

A Campanha Militar Terrestre no Teatro de Operações da Guiné (1963-1974). Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate, Coord. BGEN Jorge Manuel Barreiro Saramago e TCOR Domingos Manuel Lameiras Lopes, Lisboa, IM-Centro de Investigação e Desenvolvimento, 2018.

As Campanhas Militares Terrestres no Teatro de Operações de Moçambique (1964-1975). Estudo da aplicação da Força por funções de combate, Lisboa, IUM- Centro de investigação e Desenvolvimento, 2018.

KEEGAN, John

O Rosto da Batalha, tradução de José Vieira Lima. Lisboa, Fragmentos, 1976.

LOPES, Tenente Coronel Pina

Para a História do CEP. Os Serviços Administrativos da 1ª Divisão, Lisboa, Tipografia da Manutenção Militar, 1922.

LIMA, Américo Pires de

Na Costa D'África (Memórias de um médico expedicionário), prefácio do Dr. Ricardo Jorge e Ilustrações do Dr. Abel Salazar, Gaia, Edições Pátria, 1933.

LUCAS, Arlindo Neves

As boas práticas logísticas no meio militar: Definição de um modelo de Organização Logística para o Exército Português, Dissertação de Mestrado, Lisboa Universidade Técnica de Lisboa, 2008.

MAGALHÃES, Tenente Engenheiro Manuel Barbedo de,

O Motor de Explosão na Guerra e o Carburante Nacional. Comunicação apresentada no Congresso da Atividade Científica Portuguesa, em Coimbra, em 1940, Lisboa, Tipografia da L.C.G.G, 1942.

MARQUES, Isabel Pestana

«1914-1918. Comportamentos de Guerra», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coord. Nuno Severiano Teixeira, 5.º Vol, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004.

MARTINS, Coronel Azambuja Martins

Nevala; Expedição a Moçambique, Famalicão, Tip. Minerva, 1935.

MATOS, Luís Salgado

«Estado Novo», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coord. Nuno Severiano Teixeira, 4.º Vol., Lisboa, Círculo de Leitores, 2004.

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO

Regulamento do Serviço de Transportes Militares num Teatro de Operações (No Exército Americano), Caxias, Altos Estudos Militares, 1954.

Regulamento de Campanha. Serviços, Lisboa, 1956.

Regulamento de Campanha. Serviço de Transportes, Lisboa, Editorial Império Limitada, 1956.

MONTEIRO, Pedro Manuel

Berliet, Chaimite e UMM. Os Grandes Veículos Militares Nacionais, Lisboa, Contra a Corrente Lda, 2018.

OLIVEIRA Ramires General

História do Exército Português (1910-1945), 4 vol., Lisboa, Estado Maior do Exército, 1995.

PIRES, Capitão António J.

A Grande Guerra em Moçambique, Porto, Tipografia da Companhia Portuguesa Editora Lda, 1924.

ROÇADAS, José Augusto Alves

Relatório sobre as Operações no Sul de Angola em 1914, Lisboa, Imprensa Nacional, 1919.

ROSAS, Fernando

Portugal entre a Paz e a Guerra: estudo do impacte da II Guerra Mundial na economia e na sociedade portuguesa 1939-1945, Lisboa, Estampa, 1995.

SANTOS, José Alves dos

«Administração de Recursos Logísticos e Financeiros», *Portugal na 1ª Guerra Mundial. Uma História Concisa*, coordenação. de Abílio Pires Lousada e Jorge Silva Rocha, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2018.

SCANDELLA, Angel

Transportes Automoviles (Tactica e Circulacion), Madrid, Escuela de Automovilismo del Ejército, 1942.

SILVA, Coronel João António da

O Problema dos Transportes Logísticos, Lisboa, [s.n], 1958.

TEIXEIRA, Nuno Severiano

«Portugal na Fundação do Pacto do Atlântico», *Análise Social*, vol. XXVIII, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 1993.

«Portugal e a guerra civil de Espanha», *Nova História Militar*, dirs. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coord. Nuno Severiano Teixeira, 4.º Vol, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004.

TELO, António José

«A Neutralidade Armada (1939-1945)», *Nova História Militar*, direção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, Vol. IV, Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004.

«Os Começos do Século», *Nova História Militar*, direção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, Vol. IV, Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004.

Portugal na Segunda Guerra (1941-1945), Vol. I, Lisboa, Veja, 1991.

Portugal e a Nato: o reencontro da tradição atlântica, Lisboa, Edição Cosmos, 1996.

VILARINHO, Eduardo da Cunha

O Motor no Exército Português, Lisboa, ACD Editores, 2008.

ANEXOS

QUINTA-FEIRA 6 DE JULHO 1911

HEROISMO IGNORADO

Como um sargento português soube responder com altiva dignidade às exigências e ameaças do governador duma colonia estrangeira, em 1911.

A história da nossa economia colonial não está por fazer. Há uma série de questões que precisam ser esclarecidas, como o caso exemplar do açúcar. Certo, não há dúvida de que a produção de açúcar e a exportação de açúcar para o exterior (principalmente para a Europa) foram os principais fatores para o desenvolvimento econômico da colônia. Mas, ao mesmo tempo, a produção de açúcar e a exportação de açúcar para o exterior também foram os principais fatores para a concentração da riqueza e do poder nas mãos de uma pequena elite de produtores e comerciantes de açúcar. Isso criou uma sociedade extremamente desigual, com uma pequena elite de produtores e comerciantes de açúcar e uma grande massa de trabalhadores escravizados e pobres. Essa desigualdade social e econômica foi uma das principais causas da revolução de 1688-1690, que levou ao fim do domínio português e ao estabelecimento da independência do Brasil.

sum dos 91,240 do Sul de An

guta, conflagrado pelos alemães
O posto militar do alusiano, pertencente ao comando militar do Baixo Curiçá situado a cerca de mil quilômetros do litoral de Angola, em 1911 não havia qualquer linha de comunicação com ele.



...e não se mais ca
milhões, apenas
transitados por car
ros leves, puxado
a 12 juntas de boi
—carros grandes

romaneiro, que a
moram meses
percorrer aquela
distância.
Em Juho de 191
encontrava-se al



O sargento David dos Santos alimentado, e vestido com recursos da natureza, especificamente uma terra maninha, levava ali como de costume representando da sua região, com um fusil, tendo sob o seu comando uma pequena força de indígenas e quatro soldados europeus, com algumas armas e munições e uma peça de artilharia - Canon

Assumira o comando do posto no dia 10 de maio. Lá teve conhecimento de aproximação da força armada, estrangeira, que observava, feita a noite, os movimentos do forte, notou que era alemã, pela bandeira que um militar empunhava, o levando logo a dois soldados europeus. De fossem intimar o comandante e imediatamente do nosso território o qual, imediatamente, mandamos disparar e os alemães, porque, entretanto, penetraram os alemães no seu território, acabando por ser a 300 metros, em frente

Serapidamente, e com o protesto de cinco soldados alemães, os oficiais alemães comandam a força, foi o sargento David dos Santos, o acompanhamento dos alemães, acompanhando um intérprete a fim de se informar sobre a situação. Os alemães foram acompanhados pela-se acompanhando dum carro boer, carregado de mantimentos e ferramentas. Os alemães costuram todos os tipos de roupas, desde a cavalo e aproximadamente e iguais número de auxiliares heróicos. Era a primeira vez que a comandada pelo governador da Zambézia.

Segundo o que disseram ao sargento, vinham ali, a fim de expulsar os portugueses do posto de Mucucos, estar situado em território alheio. No momento, o seu objective era acampar na ilha Andara, formada pelo rio Cubango nas suas margens, e para isso queriam passar por um caminho unico, que a eles dava acesso ao mesmo territorio. O sargento disse ao governador que se consentiria na sua passagem se todos fossem previamente desarmados.

Em seguida retirou para o posto, e muitas tentativas que os alemães fizeram para passar, com o fundamento de que "terreno onde o posto se encontrava é alemão", respondeu sempre que não o considero, pois ali sempre houve ali o

os portugueses. — Não faço questão de transparência, o governo não faz questão de transparência. Mas por a questão nasce daí: a força da minha palavra, armada, com a sua bandeira bem alta, e o sargento Santos que parecia cedendo como quisesse. Era uma declaração do governo formal, em seguida à qual veio para o acampamento.

**Cinco urancos, com alguns indig-
nas dispostos a lutar com forças
dez vezes superiores**

Resolvido a lutar, a morrer ou a recer, o sargento Santos mandou tocar reunir. As mulheres e os filhos dos soldados recolheram imediatamente as pertences. Armados e municiados os soldados, marcharam para a frente, com o acompanhamento alentejo e o maninho de as tropas deviam percorrer, esperando o sargento português que a marcha dos mares se iniciasse. No acompanhamento não fizeram-se os mesmos movimentos.

Tanto o sargento como as soldadas portugueses eram de infantaria, mas nas duas peças que decorariam depois de sentir o comando da peça, a qualidade de se instruir e de instruir quatro soldadas europeias no funcionamento da peça de artilharia, e ali estavam eles no baluarte do forte, prontos para começar o fogo, com os olhos fixos no acampamento alemão a espiar todos os movimentos.

O comandante da força alemã dirigiu ao posto para parlamentar. O sargento Santos mandou-o parar a 50 metros de distância e foi ao seu encontro, como vendo-se as tropas dum e outro lado.

nas mesmas disposições de combater. Como
o alemão se apresenta, pergunto o oficial
alemão o que significava a atitude bélica
dos nossos soldados, respondendo-lhe o
alemão que os alemães não tinham a intenção
de ocupar as tropas alemãs pelo nosso território.
Se os alemães se julgavam com direitos
de ocupar o território português, o meu
Governo português, único que o poderia
manter dali retirar, concluindo por di-
reito que os alemães não tinham a intenção
de ocupar o território português. E, ainda
uma vez, uma força inimiga dez vezes superior a

[illegible]

Em fins de Agosto do mesmo ano, embarcou sobre o Forte do Mucurus uma força aliada, constituída por cerca de 300 homens, a cavalo, quatro peças de artilharia, duas neutralizadoras, algumas cargas de duas rodas puxadas a mulas, carregados de mantimentos e munições de

Embarcação espionagem montada pelo sar-
gento Sântico, vinte e quatro horas antes já es-
tava conhecido da aproximação do
alemão. Eles apareceram na margem di-
reta do rio Cubango, em frente do pos-
to, fizeram alto e, pouco depois, num
pequeno barco gentílico, fizeram
portar para a ilha. Na esquerda, quat-
ro canoas, um saracento, um missi-
leiro e um canoado, com um

A diplomacia conseguiu, porém, que a bravura de um único português não se tornasse imediata

Maadaram e sargento alemão ao nosso posto levar a comunicação de que as forças alemãs iam passar o rio e fixar-se no território por nos ocupado, a bem ou não, e que, no caso do comandante não aceitar, a ordem fosse de conduzir com

estar de acordo, fosse até contra-alta, tal se oficial, junto ao rio. — Se não, imediatamente, eu mandaria David dos meus homens e a situação que lhe fizeram passar, retirar com as forças do seu comando sob pena de arrastarem tudo, responde alivamente que saberia morrer com dignidade e com honra para a sua Pátria, se lhe fosse desfavorável a sorte. — Então, bate que estava residoito — travar com eles, se precisassem a fazer a travessia d

...em face desta resposta, o oficial que parecia ser o comandante da força alemã, mandou lêr, em voz alta, em alemão, o tratado de delimitação de fronteiras tendo explicado, por intermédio do intérprete de que o sargento Santos se fizera acompanhar que o posto militar do lado russo se encontrava tres quilômetros mais longe. Em seguida, deu

Depois de varias ameaças, que o sargento repetiu com a firmeza de quem o mandasse um alto cargo do Exército, retirou-se, cada qual para o seu posto, pensando-se, como da primeira vez, e preparativos de combate, dum o deus

É hora de duvida que os alemães li-
variam a melhor, e disso estavam en-
convencidos, assim como o sargento Sa-
toe. Mas a audacia deste o respeito po-
lo sentimento de suprema dignidade a
que se revestia para morrer pela Patria
calou fundo no animo de alemães, cu-
jos sentimentos de glória e de ataca-

O comandante da força alemã limitou-se a mandar colocar algumas taboas, com dizeres em alemão em frente à illa Andara, no nosso territorio, as quaes foram immediatamente mandadas arrancar e destruir pelo sargento David dos Santos. Agora esse toro chabou-se de "toro de guerra", e a cada 24 horas o comandante n.º 11 da de Baixo Cuito, cuja sede se enco- trava a cerca de 200 kilometros de di-

Tanta admiração e respeito inspirou a alemães a atitude patriótica do sargento Santos, que, dias depois, teceram-lhe mais rasgados elogios para o dr. Aden no Soares de Vilhena, comandante do Baixo Cuito, dizendo-lhe que, se fora Alemanha, o promotor de S. Bento seria o Tiro e o comandante da Itália.

distinção, também o governador da área
compartilhou desses sentimentos, ten-
do mandado o 1º tenente Jaime da Sil-
veira Nunes ao Mucussó, para ali se inteir-
ar oficialmente de tudo e propor qualqu-
er recompensa para quem tão bravamen-
te cumprira o seu dever.

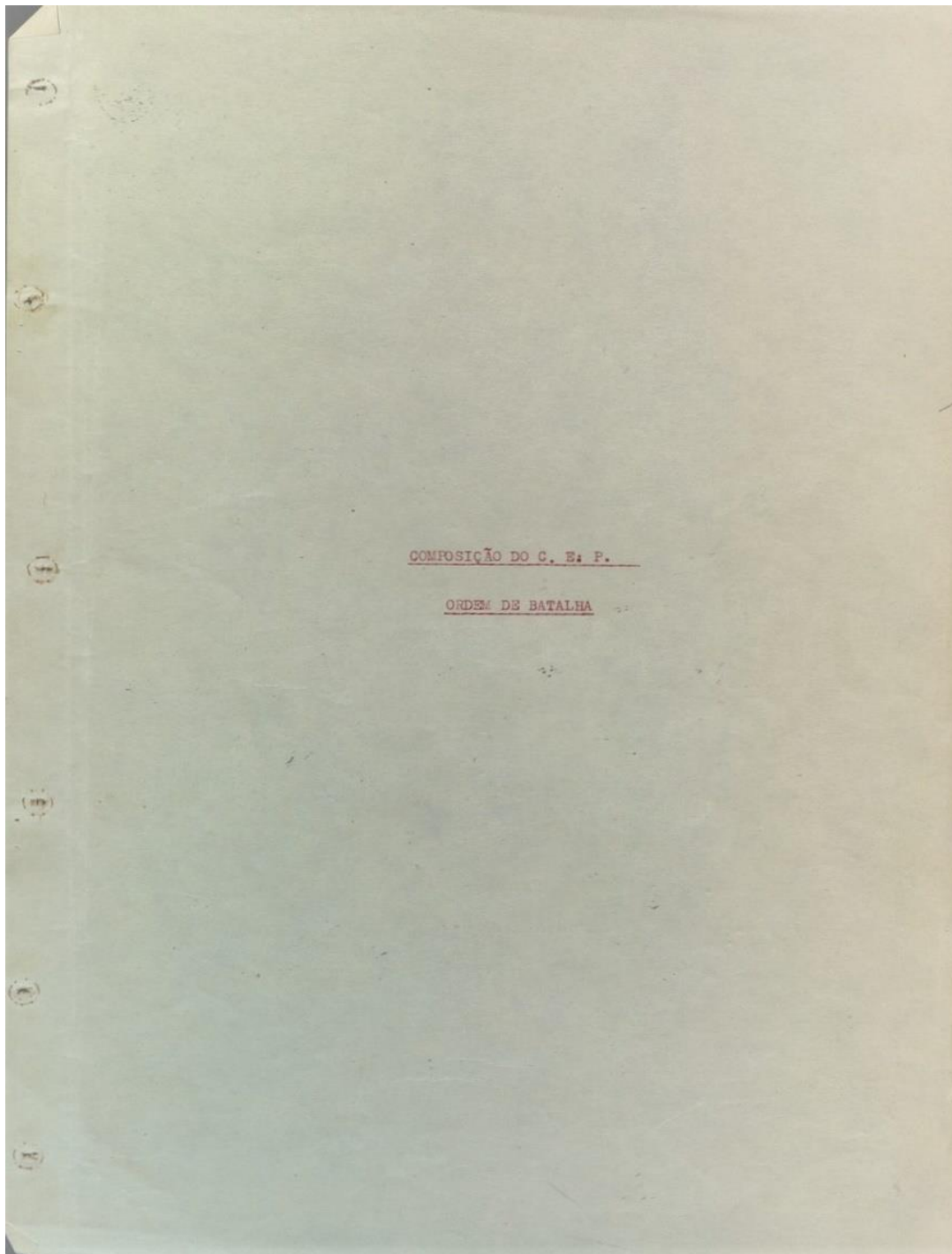
Infelizmente para o sargento David Santos, aquele oficial morreu com uma lesão, quase repentinamente, antes de elaborar o seu relatório, tendo dito várias vezes, e a diferentes pessoas, que merecia ser promovido por distinção.

Durante o tempo em que aquele sargento esteve no posto militar do Mucus nunca mais os alemães repetiram quaisquer tentativas para ocuparem aquela parte do território nacional, mas conselhos que conseguiram mais tarde, dip

maticamente, aquilo que com tanta
transgência fora defendido. Assim o
monstra um telegrama enviado depois
ra o Mucusso pelo governo da Hulla,
qual se diz que: «Caso alemães insistis-
ssem no protesto retire construa forte ter

ANEXO II

COMPOSIÇÃO DO CEP²⁰³



²⁰³PT/AHM/Div/1/35/1345/4

COMPOSIÇÃO DO C.E.P.

1

ORDEN DE BATALHA

TROPAS DIVISIONADAS

UNIDADES E FORMAÇÃO DO CORPO

UNIDADES PORQUE SÃO FORNECIDAS

Quartel General do C.E.P.

" " da 1ª Divisão

" " " 2ª "

1ª Companhia de Sapadores Mineiros

2ª " " " "

3ª " " " "

4ª " " " "

EXCECUTARIA

1ª SECÇÃO DE TELEGRAFISTAS POR FIOS

2ª " " " " "

Regimento de Sapadores Mineiros
(Lisboa)Batalhão de Telegrafistas de Campanha
(Lisboa)

1º GRUPO DE BATARIAS DE TIRO TENSO

1ª Bateria

2ª "

3ª "

Artilharia nº 2 (Figueira da Foz)

(1ª, 4ª e 5ª baterias)

(E.M. e M. do 1º Grupo)

2º GRUPO DE BATARIAS DE TIRO TENSO

1ª Bateria

2ª "

3ª "

Artilharia nº 7 (Viseu) 1º Grupo

3º GRUPO DE BATARIAS DE TIRO TENSO

1ª Bateria

2ª "

3ª "

Artilharia nº 8 (Abrantes) 1º Grupo

ARTILHARIA

4º GRUPO DE BATARIAS DE TIRO TENSO

1ª Bateria

2ª "

3ª "

Artilharia nº 3 (Santarém) - E.M. e M. do 3º

Grupo; 4ª, 5ª e 6ª Baterias

5º GRUPO DE BATARIAS DE TIRO TENSO

1ª Bateria

2ª "

3ª "

Artilharia nº 1 (Lisboa) - E.M. e M. do 1º Grupo

(1ª, 7ª e 8ª Baterias)

UNIDADES E FORMAÇÃO DO CORPO

UNIDADES PORQUE SÃO FORNECIDAS

6º GRUPO DE BATERIAS DE TIRO TENSO

1ª Bateria

2ª "

3ª "

Artilharia nº1 (Lisboa) - 2º Grupo (4ª, 5ª e 6ª Baterias)

1º GRUPO DE BATERIAS DE TIRO CURVO

2ª " " " " " "

1º Grupo da 1ª Bateria de Obuzes

2º Grupo da 1ª Bateria de Obuzes

COLUNA DE MUNIÇÕES

Estado maior e menor

1ª Secção ligeira de m. de Artª.

2ª " " " m. de Artª.

1ª " Pesada " " " "

2ª " " " " " "

1ª " Ligeira " " " Infª.

2ª " " " " " "

1ª " Pesada " " " "

2ª " " " " " "

Artilharia nº 2

" nº 1

" nº 7

" nº 2

" nº 2

" nº 1

" nº 2

" nº 1

" nº 1

Estado maior e menor

1ª Secção ligeira de m. de Artª.

2ª " " " " " "

1ª " Pesada " " " "

2ª " " " " " "

1ª " Ligeira " " " Infª.

2ª " " " " " "

1ª " Pesada " " " "

2ª " " " " " "

Artilharia nº 5

" nº 3

" nº 6

" nº 4

" nº 8

" nº 3

" nº 6

" nº 4

" nº 5

E.M. e m. do Regimento

1º Batalhão

2º "

3º "

Infantaria nº 7 (Leiria)

I de Infª. 7 (Leiria)

II de Infª. 15 (Tomar)

I de Infª. 23 (Figueira da Foz)

E.M. e m. do Regimento

1º Batalhão

2º "

3º "

Infantaria 22 (Portalegre)

Infª. 22 - E.M. e m. do II, 1ª, 5ª, 6ª e 8ª Companhias

Infª. 21 - E.M. e m. do II 3ª, 4ª, 5ª e 6ª Companhias

Infª. 34 - E.M. e m. do II 1ª, 5ª, 6ª e 7ª Companhias

UNIDADES E FORMAÇÕES DO CORPO		UNIDADES PORQUE SÃO FORNECIDAS
INFANTARIA	3º REGIMENTO	E.M. e m. do Regimento
		1º Batalhão
		2º "
		3º "
	4º REGIMENTO	E.M. e m. do Regimento
		1º Batalhão
		2º Batalhão
		3º "
	5º REGIMENTO	E.M. e m. do Regimento
		1º Batalhão
		2º "
		3º "
	6º REGIMENTO	E.M. e m. do Regimento
		1º Batalhão
		2º "
		3º "
	7º REGIMENTO	E.M. e m. do Regimento
		1º Batalhão
		2º "
		3º "
	8º REGIMENTO	E.M. e m. do Regimento
		1º Batalhão
		2º "
		3º "
		1º Grupo de Metralhadoras
		2º " " "
		3º " " "
		4º " " "
		1ª Bateria de Morteiros Ligeiros
		2ª " " " "
		3ª " " " "
		4ª " " " "
		5ª " " " "
		6ª " " " "
		Infantaria nº 24 (Aveiro)
		I de Infª nº 24 (Aveiro)
		I de Infª nº 23 (Coimbra)
		I de Infª nº 35 (Coimbra)
		Infantaria nº 14 (Viseu)
		I de Infª nº 14 (Viseu)
		I de Infª nº 9 (Lamego)
		I de Infª nº 12 (Guarda) - (E.M. e m. d.
		I, 1ª, 2ª, 3ª e 9ª (Companhias)
		Infantaria nº 3 (V. do Castelo)
		I de Infª nº 3 (Viana do Castelo)
		I de Infª nº 8 (Braga)
		I de Infª nº 29 (Braga)
		Infantaria nº 10 (Bragança)
		I de Infª nº 10 (Bragança)
		I de Infª nº 13 (Vila Real)
		I de Infª nº 20 (Guimarães)
		Infantaria nº 1 (Lisboa)
		I de Infª nº 1 (Lisboa)
		I de Infª nº 2 (Lisboa)
		I de Infª nº 5 (Lisboa)
		Infantaria nº 4 (Faro)
		III de Infª nº 4 (Faro)
		III de Infª nº 11 (Setúbal)
		III de Infª nº 17 (Beja)
		6º Grupo de (Bragança)
		7º Grupo de (Castelo Branco)
		2º Grupo da (Guarda)
		5º Grupo de (Coimbra)
		Infantaria nº 15 (Tomar)
		Infantaria nº 34 (Santarém)
		Infantaria nº 35 (Coimbra)
		Infantaria nº 12 (Guarda)
		Infantaria nº 29 (Braga)
		Infantaria nº 13 (Vila Real)

TROPAS DIVISIONADAS

4

UNIDADES E FORMAÇÃO DO CORPO

UNIDADES PORQUE SÃO FORNECIDAS

INFANTARIA

7ª Bateria de Morteiros Ligeiros
 8ª " " " "
 1ª Bateria de Morteiros Medios
 2ª " " " "
 3ª " " " "
 4ª " " " "

Infantaria nº 11 (Setubal)
 Infantaria nº 17 (Beja)
 Infantaria nº 21 (Covilhã)
 Infantaria nº 9 (Lamego)
 Infantaria nº 3 (Viana do Castelo)
 Infantaria nº 16 (Lisboa)

FORMAÇÕES SANITÁRIAS

Ambulancia nº 1
 " nº 2
 " nº 3
 " nº 4
 " nº 5
 " nº 6
 " nº 7
 " nº 8
 Coluna de transportes de feridos nº 1
 " " " " " nº 2
 Coluna de Hospitalização nº 1
 " " " " nº 2
 " " " " nº 3
 " " " " nº 4
 Coluna de T. F. (Automovel) nº 2
 " " " " " nº 3
 1ª Secção Veterinária Movel
 2ª " " " "

1º Grupo de Compª de Saude (Lisboa)
 " " " " " "
 " " " " " "
 " " " " " "
 3ª " " " " " (Porto)
 1ª " " " " " (Lisboa)
 " " " " " "
 2ª " " " " " (Coimbra)
 " " " " " "
 1ª " " " " " (Lisboa)
 3ª " " " " " (Porto)
 1ª " " " " " (Lisboa)
 2ª " " " " " (Coimbra)
 3ª " " " " " (Porto)
 Cavalaria nº 4 (Lisboa)
 Cavalaria nº 11 (Braga)

TROPAS NÃO DIVISIONADAS

ENGENHARIA

3ª Secção de Tel. por fios
 Secção de Telegrafistas sem fios
 " " " de praça
 Companhia de Projectores
 Companhia de Pontoneiros
 Batalhão de Caminhos de Ferro
 Batalhão de Mineiros
 Trem de Engenharia Automovel

Batalhão de Telgr. Campanha (Lisboa)
 Batalhão de Telgr. Campanha (Lisboa)
 Compª. Tel. de Praça (Lisboa)
 Companhia de Projectores (Lisboa)
 Companhia de Pontoneiros (Tancos)
 Companhia de Caminhos de Ferro e Brigada
 de Caminhos de Ferro (Cascais)
 Regimento de Sap. Mineiros (Lisboa)
 Regimento de Sap. Mineiros (Lisboa)

TROPAS NÃO DIVISIONADAS			5
	UNIDADES E FORMAÇÃO DO CORPO	UNIDADES PORQUE SÃO FORNECIDAS	
ARTILHARIA	<ul style="list-style-type: none"> Grupo de Baterias de Tiro Curvo (ob.) Corpo de Artilharia Pesada (10 bat.) Sub-Parque de munições Oficina Ligeira automóvel 	<ul style="list-style-type: none"> 1º Grupo 2º Batalhão de Obuses Campo Entrincheirado de Lisboa Artilharia nº 5 (Viana do Castelo) Artilharia nº 1 (Lisboa) 	
CAVALARIA	Grupo de Esquadrões (2)	<ul style="list-style-type: none"> Cavalaria nº 2 (Lisboa) Cavalaria nº 5 (Évora) 	
AVIAÇÃO	Esquadilha de Aviação	Escola Aeronautica Militar (Vila Nova da Rainha)	
FORMAÇÕES SANITÁRIAS	<ul style="list-style-type: none"> Ambulancia nº9 Coluna T. F. (Automovel nº1) Coluna de Hospitalização nº 5 " " " nº 6 Serviço de Higiene e Bacteriologia Secção de Estomatologia 	<ul style="list-style-type: none"> 3º Grupo de Companhia de Saude (Porto) 3º Grupo de Companhia de Saude (Porto) 2º Grupo de Companhia de Saude (Coimbra) 3º Grupo de Companhia de Saude (Porto) 1º Grupo de Companhias de Saude (Lisboa) 1º Grupo de Companhia de Saude (Lisboa) 	
FORMAÇÃO ADMINISTRATIVA	<ul style="list-style-type: none"> Comboio Automovel (11 Secções) Secção Automovel para Transportes de Água Trem de Vagagens e viveres 	<ul style="list-style-type: none"> 3º Grupo Companhia Adm. Militar 	
	<ul style="list-style-type: none"> Comando da Base de Desembarque Comando Serviço Postal Dep. de Material de Aquart. e Bagagens Destacamento de Policia 	<ul style="list-style-type: none"> 1º Grupo Compª. Adm. Militar Guarda Nacional Republicana 	
QUARTEL GENERAL DA BASE DE OPERAÇÕES			
DEPOSITO MINIO	<ul style="list-style-type: none"> Comando Deposito de Artilharia Deposito de Engenharia Deposito de Pessoal de Saude Deposito de Pessoal Automobilista 	<ul style="list-style-type: none"> Artilharia nº 3 (Santarém) Artilharia nº 2 Artilharia nº 3 (Santarém) Regº de Sapadores Mineiros, Bat. de Telegrafistas de Campanha, Bat. de Pontoneiros, Compª de Telegrª de Praça e Compª Sap. de C/Ferro 1º Grupo de Companhia de Saude Comboio Automovel 	

UNIDADES E FORMAÇÕES DO CORPO		UNIDADES PORQUE SÃO FORNECIDAS
DEPÓSITO DE INFANTARIA	1º Dep. de Infª. (Excepto Metralhadoras Pesadas)	I de Infantaria nº3 (Porto)
	1ª Secção de Metralhadoras Pesadas de Depósito	3º Grupo de Metralhadoras (Porto)
	2º Depósito de Infª. (Excepto Metralhadoras Pes.)	I de Infantaria nº19 (Chaves)
	2ª Secção de Metralhadoras Pesadas de Depósito	8º Grupo de Metralhadoras (Valença)
	3º Dep. de Infª. (Excepto Metralhadoras Pesadas)	I de Infantaria nº18 (Porto)
	3ª Secção de Metralhadoras Pesadas de Depósito	3º Grupo de Metralhadoras (Porto)
	4º Dep. de Infª. (Excepto Metralhadoras Pesadas)	I de Infantaria nº32 (Penafiel)
	4ª Secção de Metralhadoras Pes. de Depósito	3º Grupo de Metralhadoras (Porto)
DEPÓSITO DE MATERIAL	Direcção	Regimento de Sapadores Mineiros
	Secção de Engenharia	" " " "
	" " Artilharia	Artilharia nº 1 (Lisboa)
	" " Serviço de Saúde	1º Grupo de Companhia de Saúde
	" " Fardamento	1º " " " Adm. Militar
	" " Serviço Automovel	Combóio Automovel
	Oficina de Correio	Artilharia nº 1 Lisboa
Depósito de Cavalaria		} Cavalaria nº 2
" " Serviço Veterenário		
" " Remonta		Escola de Equitação
Hospital de Cirurgia		} 1º Grupo de Companhia de Saúde
" " Medic. e Dep. de convalescentes		
Estação de Evacuação		
Oficina de Espingardeiro		Artilharia nº 1
Lavandaria e banhos		1º Grupo Companhia Adm. Militar
Depósito de Artilharia Pesada		Campo Entrincheirado de Lisboa
Destacamento de Subsistências		1º, 2º e 3º Grupos de Companhia de Ad. Militar
Secção de Contabilidade com o Exército Inglês		

MAPA DE REFORÇOS PARA O C:E:P:

7


UNIDADES QUE FORNECEM OS REFORÇOS	FRACÇÕES A FORNECER POR CADA UNIDADE
<u>1º REFORÇO</u>	
Infantaria nº 16	1º Batalhão
Infantaria nº 30	1º Batalhão
Infantaria nº 31	1º Batalhão
Infantaria nº 33	3º Batalhão
Artilharia nº 4	1ª Bateria
4º Grupo de Metralhadoras	3ª Bateria
Infantaria nº 22	Uma Bateria de Morteiros de trincheira ligeiros
2º Batalhão de Obuzes	Uma divisão de Artilharia de Tiro Curvo.
	1 sargento, 2 Cabos, 22 soldados (sendo 2 condutores)
Cavalaria nº 4	2 Oficiais subalternos, 4 sargentos, 4 cabos montados, 1 cabo apeado, 50 soldados e 6 condutores
Regimento de Sapadores Mineiros	1 sargento, 1 cabo montado, 1 cabo apeado, 8 soldados e 2 condutores
Batalhão de Telegrafistas de Campanha	1 sargento, 1 cabo, 9 soldados, e 8 Condutores
Batalhão de Pontoneiros	4 médicos, 2 sargentos enfermeiros, 11 1º cabos e soldados, enfermeiros, 31 maqueiros e 3 serventes.
2º Grupo de Companhia de Saúde	1 subalterno, 2 2º sargentos apeados, 1 1º sargento maquinista, 3 1º cabos, 1 1º cabo condutor, 1 clarim, 24 2º cabos e soldados 4 condutores e tratadores. (Em reforços alternados) 1 2º sargento montado.
Companhia de Sapadores de Caminho de Ferro	3 subalternos, 4 2º sargentos, 1 ferrador, 1 serralheiro, 2 1ª cabos serventes 44 2º cabos e soldados serventes, 1 clarim, 20 condutores e tratadores, 3 motoristas, 10 chauffeurs e 10 ajudantes.
Campo Entrincheirado de Lisboa (Corpo de Artilharia Pesada)	(Em reforços alternados) 1 Capitão, 1 tenente, 1 1º sargento ou sargento ajudante e 1 enfermeiro.

MAPA DOS REFORÇOS PARA O C.E.P:

8

UNIDADES QUE FORNECEM OS REFORÇOS	FRACÇÕES A FORNECER POR CADA UNIDADE
<u>* 2º REFORÇO *</u>	
Infantaria nº 1	2º Batalhão
Infantaria nº 1	Uma bateria de morteiros de trincheira médios
Infantaria nº 2	2º Batalhão
Infantaria nº 3	2º Batalhão
Infantaria nº 4	1º Batalhão
Infantaria nº 5	Uma Bateria de Morteiros Trincheira Ligeiros
1º Grupo de Metralhadoras	2ª Bateria
Artilharia nº 6	1ª Bateria
1º Batalhão de Obuzes	Uma divisão de Artilharia de tiro curvo
Cavalaria nº 6	1 sargento, 2 cabos, 22 soldados, (sendo 2 condutores)
Regimento de Sapadores Mineiros	Idem
Batalhão de Telegrafistas de Campanha	Idem
Batalhão de Pontoneiros	Idem
3º Grupo de Companhias de Saude	Idem
Companhia de Sapadores de Caminho de Ferro	Idem
Campo Entrincheirado de Lisboa (Corpo de Artilharia Pesada)	Idem
<u>* 3º REFORÇO *</u>	
Infantaria nº 5	2º Batalhão
Infantaria nº 6	2º Batalhão
Infantaria nº 7	2º Batalhão
Infantaria nº 8	2º Batalhão
Infantaria nº 2	Uma Bateria de Morteiros trincheira Ligeiros
3º Grupo de Metralhadoras	1ª Bateria
Artilharia nº 5	1ª Bateria
1º Batalhão de Obuzes	Uma Divisão de Artª de Tiro Curvo
Cavalaria nº 9	Idem
Regimento de Sapadores Mineiros	Idem
Batalhão de Telegrafistas de Campanha	Idem
Batalhão de Pontoneiros	Idem
1º Grupo de Companhias de Saude	Idem
Companhia de Sapadores de C. Ferro	Idem
Campo Entrincheirado de Lisboa (Corpo de Artilharia Pesada)	Idem

ANEXO III²⁰⁴



MINISTÉRIO DA MARINHA
JUNTA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE
PRAÇA DE LUÍS DE CAMÕES, 22. 1.º, D.
LISBOA

PRESIDÊNCIA 2.0226
SECRETÁRIO-GERAL 2.0229
1.ª DIVISÃO 2.0384
2.ª DIVISÃO 2.4848
ENDEREÇO TELEGRÁFICO: JUNTAMAR

34-16

SECRETO
N.º 7686 /41

Mencionar na resposta a referência deste officio.

Exm.º. Senhor Chefe do Gabinete de Sua
Ex.ª. o Ministro da Guerra

J. L. de Sousa

Em referência ao officio de V.Ex.ª. n.º. 2956/M, de 5 do corrente, tenho a honra de informar que a Junta Nacional da Marinha Mercante, na sua sessão de ontem, resolveu efectuar o transporte de tropas pedido, da seguinte maneira:

Para Cabo Verde - 1 batalhão no paquete "ANGOLA", além do pessoal e material já distribuído a este navio.
1 batalhão no "JOÃO BELO", onde será também embarcado o comando do grupo de batalhões;

Para Angola - 1 batalhão no "ANGOLA" na viagem da carreira, a realizar seguidamente a viagem extraordinária a Cabo Verde.
1 batalhão no "JOÃO BELO", na viagem de carreira, também a realizar seguidamente a viagem extraordinária a Cabo Verde;

Para os Açores - 2 batalhões no "NYASSA", logo que este navio regresso dos Estados Unidos.
1 batalhão no "SERPA PINTO", onde embarcará também o comando do regimento e a companhia de acompanhamento, também logo que este navio regresso dos Estados Unidos.

As datas das partidas serão oportunamente comunicadas.

Até aqui - 2
Imprimado

MOD. 2-6.000-IV. 42

Arquivo Histórico Militar

Todo os Transportes serão realizados antes do fim de Outubro
Confirmada a certificação pelo f.º 7732/41 de 12 de Set. de 1941

a junta rectificação
telephonica
unif.

SECRETO

(CONTINUAÇÃO)

casas, não podendo qualquer delas efectuar-se antes do fim de Outubro.

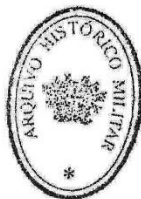
Apresento a V.Ex.^a. respeitosos cumprimentos.

A bem da Nação

Lisboa, 11 de Setembro de 1941

Mo Presidente,

MB/ZL.



João Augusto Correia de Barros
JOÃO AUGUSTO CORREIA DE BARROS
VICE-PRESIDENTE

ANEXO IV



CERTIFICADO

AUTORIZAÇÃO DE UTILIZAÇÃO DE IMAGENS

Para os devidos efeitos se CERTIFICA que o Sr. Paulo Alexandre Emídio **está autorizado** a utilizar no âmbito da tese “*O sistema de transportes do Exército Português: - Da implantação da república ao advento da democracia (1910-1974)*”, a reprodução das imagens abaixo referenciadas, pertencentes ao Arquivo Histórico Militar:

PT/AHM/FE/CAVE/JB/GR 1/0463

PT AHM-FE-CAVE-JB-GR-1-0956

PT/AHM/FE/CAVE/VC/A10/0028

PT/AHM/FE/CAVE/VC/A10/0200

PT AHM-110-B7-PQ-28-40

PT AHM-FE-110-B7 *

PT/AHM/110/B7/PQ/28/68

PT/AHM/ FE/110/B6/06

PT/AHM/FE/CAVE/AG/A11/0643

PT/AHM/FE/CAVE/AG/A11/1175

PT/AHM/FE/CAVE/AG/A11/0013

PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A02/0029/001

PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A03/0068/002

PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A03/0064/022

PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A11/0348/003

PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A24/0664/030

PT/AHM/FE/CAVE/CF/A20-0580/017

PT/AHM/FE/CAVE/CFE/A12/0358/005

PT/ AHM/FE/110/B4/MD/2-P.Viaturas

- A cedência aplica-se exclusivamente ao fim indicado, estando proibidas cópias das imagens;
- Junto da reprodução deverá constar a respetiva referência:
 - A descrição ou título da imagem;
 - O nome do Autor;
 - A fonte ou origem, Arquivo Histórico Militar (AHM);
 - O código de referência;

Exemplo:

Apresentação das novas viaturas militares, fotografia Joshua Benoliel,
Arquivo Histórico Militar (AHM); PT/AHM/FE/CAVE/JB/GR 1/0463;

Lisboa 05 de fevereiro de 2020

O DIRETOR

Documento autêntico, Original assinado e arquivado na Secção de Investigação, Leitura e Divulgação do AHM.
--

AMÉRICO FERNANDO CARREIRA MARTINS
COR INF RES